

INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

***CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR - MARINHA
2010/2011***



TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO INDIVIDUAL

**O EXERCÍCIO DO CARGO DE CAPITÃO DO PORTO NO
SÉCULO XXI**

DOCUMENTO DE TRABALHO

O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO NO IESM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DA MARINHA PORTUGUESA.

***MARCO DE SOUSA FERREIRA
CAPITÃO-TENENTE***



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**O EXERCÍCIO DO CARGO DE CAPITÃO DO PORTO NO
SÉCULO XXI**

CTENg SEP Marco de Sousa Ferreira

Trabalho de Investigação Individual CPOS - Marinha

IESM, 5 de Maio de 2011



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**O EXERCÍCIO DO CARGO DE CAPITÃO DO PORTO NO
SÉCULO XXI**

CTEN g SEP Marco de Sousa Ferreira

Trabalho de Investigação Individual CPOS - Marinha

Orientador: CTEN M Marques Peiriço

IESM, 05 de Maio de 2011



Agradecimentos

Durante a realização deste trabalho de investigação individual, pude contar com o apoio de algumas pessoas, aos quais gostaria de expressar o meu mais profundo reconhecimento e gratidão.

Ao Vice-Almirante Cunha Lopes, Director-Geral da Autoridade Marítima/Comandante-Geral da Polícia Marítima, pelos contributos e perspectiva sobre o Sistema da Autoridade Marítima e o Conselho Coordenador Nacional.

Ao Doutor Luís da Costa Diogo, pela sua orientação, auxílio e disponibilidade prestada, cuja visão, experiência e conhecimento profundo sobre esta matéria, foram fulcrais para o desenvolvimento deste trabalho de investigação.

Ao Capitão-tenente Marques Peiriço, meu orientador, pela sua permanente disponibilidade, atenção e orientações dadas para a execução deste trabalho.

Ao Capitão-de-Mar-e-Guerra Matos Nogueira, do Centro Nacional Coordenador Marítimo, pela pronta disponibilidade na entrevista cedida.

Aos Oficiais da Direcção Geral da Autoridade Marítima/Comando-Geral da Polícia Marítima, que me concederam entrevistas, partilhando as suas experiências e pontos de vista sobre as diferentes áreas abordadas neste estudo.

Por fim, agradeço, a alguns familiares e amigos, principalmente aos meus filhos, Ricardo e Patrícia, pelo apoio e compreensão prestados, nomeadamente pelos momentos em que não lhes pude dar a devida e merecida atenção.



Índice Geral

Agradecimentos	I
Índice Geral	II
Abstract	V
Palavras-chave	VI
Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos	VII
Introdução.....	1
Objecto de estudo e sua delimitação.....	2
Definição dos objectivos da investigação	2
Metodologia	3
Estrutura geral	4
1. Enquadramento.....	5
a. Antecedentes históricos da Autoridade Marítima	5
b. A evolução do quadro de competências em termos de controlo e fiscalização em razão da matéria e do território	6
c. A evolução internacional sobre o princípio da protecção e da preservação do meio marinho	7
2. O actual enquadramento interdepartamental dos órgãos de Estado. O Conselho Coordenador Nacional, a Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar e o Centro Nacional Coordenador Marítimo	9
3. A segurança da navegação e o regime regulador comunitário da Agência Europeia de Segurança Marítima (AESM).....	12
4. O Port State Control e o Código ISPS	15
5. A Capitania do Porto como Repartição Marítima	18
6. A Autoridade Marítima Local como pólo do exercício de uma autoridade de polícia de especialidade, e a lei de Segurança Interna.....	20
7. O exercício da Autoridade Marítima no contexto do exercício dos poderes do Estado Português como Estado Costeiro.....	22
Conclusões.....	24
Referências bibliográficas	27
Apêndices e Anexos.....	31
Apêndice 1 - Corpo de Conceitos	32
Apêndice 2 - Matriz de validação	37



Apêndice 3 - O comparativo com dois países europeus – Itália e França.....	38
Apêndice 4 - O SNCTM e o VTS costeiro do continente.....	41
Anexo A-1 - Espaços de soberania e jurisdição nacional	A-1
Anexo A-2 - Limites previsíveis da Plataforma Continental	A-2
Anexo B - Organograma da estrutura da Autoridade Marítima	B-1
Anexo C - Conselho Coordenador Nacional	C-1
Anexo D - Centro Nacional Coordenador Marítimo	D-1
Anexo E - Relações Interdepartamentais	E-1
Anexo F - Capitâncias e Comandos Locais da PM	F-1
Continente	F-1
Região Autónoma dos Açores.....	F-2
Região Autónoma Madeira	F-2

Índice de Figuras

Figura 1 - Espaços de soberania e jurisdição nacional.....	A-1
Figura 2 - Limites previsíveis da Plataforma Continental	A-2
Figura 3 – Organograma da estrutura da Autoridade Marítima Nacional	B-1
Figura 4 – Estrutura do Conselho Coordenador Nacional	C-1
Figura 5 – Estrutura do Centro Nacional Coordenador Marítimo (DGAM, 2010).....	D-1
Figura 6 – Ministérios que integram o Sistema da Autoridade Marítima.....	E-1
Figura 7 – Distribuição das Capitâncias dos Portos e Comandos Locais da Polícia Marítima, no continente	F-1
Figura 8 – Distribuição das Capitâncias dos Portos e Comandos Locais da Polícia Marítima, nos Açores	F-2
Figura 9 – Distribuição das Capitâncias dos Portos e Comandos Locais da Polícia Marítima, na Madeira.....	F-2



Resumo

Em Portugal, no âmbito da sua intervenção que se pode caracterizar como de *duplo uso*, a Marinha, no conjunto de intervenção dos seus órgãos, assegura as funções típicas de uma Armada e as que se podem qualificar como sendo próprias de uma Guarda Costeira, facto que permite racionalizar o emprego dos recursos nacionais, otimizando custos. Assim, a Marinha Portuguesa, cujo comandante é, simultaneamente, a Autoridade Marítima Nacional, assegura a actuação militar na função de defesa e apoio à política externa, e a actuação não militar nas funções de segurança e autoridade do Estado

Com este trabalho, pretende-se analisar a evolução do exercício do cargo de Capitão do Porto, ao longo da sua existência, sobretudo nos seus aspectos institucionais, jurídicos e interdepartamentais. O estudo iniciou-se com a pesquisa bibliográfica e alicerçou-se no método de investigação documental e em entrevistas, dirigidas a especialistas em Autoridade Marítima com experiência na matéria, contribuindo para o melhor conhecimento da evolução que sofreu, tal cargo, ao longo da sua existência.

Podem encontrar-se as origens do exercício da Autoridade Marítima em Portugal há mais de quatro séculos, sendo que, nos dois últimos, aquele exercício foi efectuado através da figura do Capitão do Porto, o que confirma o cargo como um dos mais antigos em termos do exercício de poderes públicos soberanos, desde que o Estado se começou a organizar com base nos princípios sustentadores oitocentistas.

Primeiro como Patrão-Mor, e depois como Capitão do Porto, a evolução do exercício da autoridade marítima, ao longo da sua existência, tem passado por regimes e quadros constitucionais diversos, verificando-se, contudo, que o modelo de exercício da Autoridade Marítima subsiste com base numa uniformidade conceptual de base.

Com a aprovação, na última década, de um conjunto de diplomas que estatuem no sentido da manutenção da figura do Capitão do Porto, reafirmando-a, e solidificando-lhe um conjunto de poderes, assiste-se a uma readaptação dessa figura num contexto mais alargado do exercício dos poderes públicos.

Como resultado da investigação foi possível apurar que, o conceito enquadrador que permite a órgãos de Marinha, há mais de dois séculos, actuarem em áreas de actividade pública não apenas do foro militar, e que a Lei Orgânica da Marinha qualifica como uma actuação de *duplo uso*, baseia-se no emprego dos meios da Marinha no serviço público militar e no serviço público não militar, e que encontrou um lógica de intervenção da autoridade pública que assegura uma continuidade entre o exercício da autoridade marítima e a presença naval nos espaços sob soberania e jurisdição nacional.



Abstract

Bearing in mind the frame of is public intervention in Portugal, that can be characterized as dual-use, the Navy provides – in the context of their entities - the typical functions of an Army Navy and, also, what can be described as specific Coast Guard functions, in a sense that assure a better use of national resources and equipments, and a costs optimization model. Thus, the Portuguese Navy, whose commander is also the National Maritime Authority, ensures the military action in the support of the foreign policy, and the non military action in security, safety and maritime law enforcement State functions.

With this work, we intend to analyze the evolution of the exercise of Captain of the Port, throughout its existence, especially in regard to institutional, legal and interdepartmental aspects. This study began with a literature search and cemented on the method of documentary research and interviews, aimed at specialists in Maritime Authority with the relevant experience, contributing to a better understanding of the evolution that has undergone such a position, along its existence.

In Portugal, the origins of the Maritime Authority enforcement organs, can be found for more than four centuries, and through the figure of Captain of the Port, which confirms this function as one of the oldest in the exercise of sovereign powers of the Portuguese State, since the modern XIX century sate public organization frames.

First as *Patrão-Mor*, and then as Captain of the Port, the evolution of the function throughout its existence since the end of the sixteenth century, has passed by various regimes and constitutional frameworks, and there are, however, that the exercise model of the Maritime Authority remains the basis of a uniform conceptual basis.

With the approval, in the last decade, of a set of legal instruments that confirms the function of Captain of the Port, solidify it with a set of new powers, there has the upgrading of the figure in a broader context of the exercise of public authority, which accentuated the need for a interdepartmental framework cooperation.

As a result of the investigation it was possible conclude that the concept framework that allows the organs of the Navy, for more than two centuries, acting in areas of public activity, not only in military actions, and the Navy Organic Law qualifies as dual-use, based on the use of Navy assets in the public service in military and nonmilitary public service, and found that a logic of intervention of public authority that ensures a continuity between the exercise of authority at sea and naval presence in the spaces under the sovereignty and national jurisdiction.



Palavras-chave

O Mar

Capitão do Porto

Autoridade Marítima

Autoridade do Estado

Cooperação

Marinha

Duplo uso



Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

ACCP	Agência Comunitária de Controlo das Pescas
ACPTMP	Autoridade Competente para a Protecção do Transporte Marítimo e Portos
AESM.....	Agência Europeia de Segurança Marítima
AI	Água Interiores
AM	Autoridade Marítima
AMN	Autoridade Marítima Nacional
ANCTM	Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo
ANPC	Autoridade Nacional de Protecção Civil
AP	Autoridade Portuária
ASAE	Autoridade de Segurança Alimentar e Económica
ASN.....	Autoridade de Saúde Nacional
CCN	Conselho Coordenador Nacional
CCOPP	Centro Coordenador de Operações de Protecção do Porto
CCTMC.....	Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente
CEMA	Chefe do Estado-Maior da Armada
CGPM	Comando-Geral da Polícia Marítima
CIAM	Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar
CLPM.....	Comandante Local da Polícia Marítima
Código ISPS	Código Internacional para a Protecção dos Navios e das Instalações Portuárias
<i>COLREG</i>	<i>Convention on International regulations for Preventing Collisions at Sea</i>
CNCM.....	Centro Nacional Coordenador Marítimo
CNUDM.....	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
COMAR	Centro de Operações Marítimas
CP.....	Capitão do Porto
CPDMM	Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante
CRP	Constituição da República Portuguesa
CSSI	Conselho Superior de Segurança Interna
CTAND	Comissão Técnica para Acolhimento para Navios em Dificuldade
DReg	Decreto Regulamentar
DGAIESC.....	Direcção-Geral das Alfândegas e Impostos Especiais Sobre o Consumo
DGAM.....	Direcção-Geral da Autoridade Marítima



DGPA.....	Direcção-Geral das Pescas e Aquicultura
DGS.....	Direcção-geral da Saúde
EAM.....	Escola da Autoridade Marítima
ENM.....	Estratégia Nacional para o Mar
EPPM	Estatuto do Pessoal da Polícia Marítima
FAP	Força Aérea Portuguesa
GNR	Guarda Nacional Republicana
GC/FGC	Guarda Costeira/Função de Guarda Costeira
GCS.....	Gabinete Coordenador de Segurança
IMO	<i>International Maritime Organization</i>
INAG.....	Instituto da Água
IPTM.....	Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos
LGNCM	Lei Geral de Navegação Comercial Marítima
MAI.....	Ministro da Administração Interna
MARPOL.....	<i>International Convention for the Prevention of Pollution From Ships</i>
MP.....	Ministério Público
MT.....	Mar Territorial
PC.....	Plataforma Continental
PJ.....	Polícia Judiciária
PM.....	Polícia Marítima
PMoU	<i>Memorando de Entendimento de Paris</i>
PSP.....	Polícia de Segurança Pública
PSC	<i>Port State Control</i>
RCM.....	Resolução do Conselho de Ministros
RINE	Regulamento de Inspeção de Navios Estrangeiros
SAM.....	Sistema da Autoridade Marítima
SEF.....	Serviço de Estrangeiros e Fronteiras
SNCTM	Sistema Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo
SOLAS	<i>International Convention for the Safety of Life at Sea</i>
TII	Trabalho de Investigação Individual
UCAT.....	Unidade de Coordenação Antiterrorista
UCC	Unidade de Controlo Costeiro (GNR)
ZC	Zona Contígua
ZEE	Zona Económica Exclusiva



Introdução

A necessidade de actuação no mar, para garantir o seu uso adequado, e a regulação pública sobre as actividades que se exercem em espaços integrantes do domínio público marítimo e dos espaços sob soberania e jurisdição nacional, assume particular relevância num país cuja extensão marítima é, a todos os títulos, extraordinária, sendo mesmo a maior em contexto do continente europeu. Com efeito, Portugal possui soberania e jurisdição sobre um vasto espaço marítimo¹ abrangendo, aproximadamente, 1.72 milhões km², incluindo Águas Interiores (AI), Mar Territorial (MT) e Zona Económica Exclusiva (ZEE), onde detém poderes soberanos, prevendo-se inclusive a extensão da sua Plataforma Continental (PC), para uma área substancialmente superior à actual² (Marinha, 2011).

Portugal é, assim, geomorfologicamente, um país com características acentuadamente marítimas, e mistas – continental e semi-arquipelágico – não sendo, por tal facto, ao contrário de outros países europeus, um Estado de morfologia predominantemente portuária, ou com interesses predominantemente portuários, factor que sempre determinou as suas opções e enquadramentos públicos (Marinha, 2011).

Na actual conjuntura, no âmbito da Segurança e Autoridade do Estado nos espaços marítimos, importa efectuar uma análise à evolução do exercício do cargo de Capitão do Porto (CP), ao longo da sua existência, sobretudo nos seus aspectos institucionais, jurídicos e interdepartamentais. Assim, e baseado numa pesquisa histórica e orgânico-funcional, avaliar-se-á o quadro de competências da Autoridade Marítima e a sua sustentabilidade social e jurídica ao longo dos últimos 205 anos, com especial incidência nas competências de conservatória patrimonial, de segurança da navegação e de exercício da polícia, os três pilares do exercício da autoridade do Estado nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, reflexão que se efectuará igualmente com base nas premissas estabelecidas na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), e a sua pertinência actual no contexto dos restantes órgãos públicos.

¹ Conforme Figura 1. – Anexo A-1

² Conforme Figura 2. – Anexo A-2



Objecto de estudo e sua delimitação

Baseado nas premissas supramencionadas, e no contexto de análise institucional em que se pretende desenvolver, este trabalho de investigação visa, entre outros, comprovar que, quer em âmbito departamental público dos organismos do Estado, quer na necessidade funcional prática de existir uma autoridade com um perfil de intervenção isenta, neutral e equidistante nos portos e em espaços marítimos soberanos, sobretudo perante as actividades piscatórias, mercantis e náutico-desportistas, o cargo de CP é, hoje, notoriamente necessário, também como salvaguarda de uma regulação pública necessariamente isenta de interesses comerciais que os vários actores detêm sobretudo em espaços portuários. Visa, ainda, comprovar que o caminho para um funcionamento ágil e eficaz para os órgãos públicos é a cooperação institucional reforçada, com respeito pelas competências em razão da matéria e do território que a lei comete a um conjunto de outros órgãos que igualmente exercem a sua actividade em espaços dominais e sob soberania e jurisdição nacional.

Definição dos objectivos da investigação

A investigação a efectuar, implicará a pesquisa de elementos técnico-científicos através de entrevistas dirigidas a especialistas em Autoridade Marítima com experiência nacional e internacional na matéria e, o recurso a um breve comparativo com outros modelos de exercício da Autoridade Marítima existentes em outros países europeus, nomeadamente Itália e França³.

O processo de investigação culminará com uma síntese conclusiva sobre os parâmetros fundamentais da pesquisa efectuada, que sustentará os objectivos visados, isto é, comprovar a necessidade actual do cargo de CP no quadro dos actuais órgãos de Estado, aos quais a lei comete competências sobre os espaços sob soberania e jurisdição nacional e as actividades marítimas.

³ Conforme apresentado no Apêndice 3.



Metodologia

No contexto de análise institucional em que se pretende desenvolver o estudo, o procedimento metodológico a adoptar, rege-se pelos critérios estabelecidos no “Manual de Investigação em Ciências Sociais”, de Raymond Quivy e Luc Van Campenhoudt.

Para a preparação, levantamento, análise e avaliação de dados, pretende-se realizar um trabalho de investigação, enquadrado no tema e delimitação deste estudo, baseado em pesquisas monográficas, publicações em série, documentação legislativa, bem como, em sítios na Internet, a fim de obter informação, que possibilite e contribua para a edificação do modelo de análise.

Para complementar a referida investigação, realizar-se-ão contactos e entrevistas, dirigidas a especialistas em Autoridade Marítima na matéria, em diferentes níveis, nomeadamente, o VALM Director-Geral da Autoridade Marítima/Comandante-Geral da Polícia Marítima, o Chefe do seu Gabinete Jurídico Dr. Luís da Costa Diogo, bem como, alguns dos directores e chefes de divisão dos serviços da Direcção-Geral da Autoridade Marítima/Comando-Geral da Polícia Marítima que, pela sua experiência relacionada com a temática em estudo, possam contribuir para responder ao tema proposto.

No âmbito deste estudo e, considerando o enquadramento supra mencionado, importa definir a pergunta de partida:

• Em que medida fará sentido manter o actual formato de exercício do cargo de Capitão do Porto, baseado no modelo conceptual português clássico de exercício da Autoridade Marítima?

Do estudo e análise da pergunta de partida, podem deduzir-se as seguintes perguntas derivadas:

- De que forma o actual modelo de base, fundado num triângulo conceptual assente numa Administração Marítima, na Autoridade Marítima e nas Administrações Portuárias, poderá manter-se como um argumento sólido para que o exercício da autoridade se faça com eficácia e actualidade?
- Com vista a ser o executor de um poder público que inclui autoridade de segurança de navegação, autoridade de registo e inscrição marítima e autoridade de polícia, mantém-se válida a lógica legislativa que comete ao Capitão do Porto, por inerência, o cargo de Comandante Local da Polícia Marítima?
- Sendo certo que o exercício da Autoridade do Estado deve ser coeso e não disperso, qual a importância de uma rede de cooperações reforçadas, sob tutela



interdepartamental coordenadora do Conselho Coordenador Nacional, e no âmbito de articulação operacional definida no Centro Nacional Coordenador Marítimo?

Definidas as perguntas principal e derivadas, definem-se as hipóteses orientadoras deste estudo, que correspondem às respostas possíveis na fase inicial desta investigação:

- O actual modelo de base, do exercício de autoridade, deve compreender uma actuação e coordenação sólidas e efectivas, e processos de intervenção cooperantes sobretudo entre aqueles três “actores”.
- A lógica legislativa que comete ao Capitão do Porto, por inerência, o cargo de Comandante Local da Polícia Marítima, deve manter-se pelas especificidades, inter-relações e competências das suas funções.
- A rede de cooperações interdepartamentais, dever ser coesa e reforçada de forma a permitir uma melhor e mais eficaz articulação entre as diversas entidades competentes em razão da matéria e do território.

Estrutura geral

Ao longo deste Trabalho de Investigação Individual, tendo como base o modelo de análise definido, serão dadas respostas às perguntas derivadas e validadas as hipóteses formuladas, que, pela sua transversalidade, serão apresentadas nas conclusões. Para responder à pergunta de partida e cumprir o objectivo deste estudo, este trabalho está dividido em sete capítulos inter-relacionados, de acordo com a seguinte estrutura:

No 1º capítulo é apresentado um enquadramento sobre o tema em estudo e a sua evolução; no 2º capítulo é apresentado o actual enquadramento interdepartamental dos órgãos de Estado com competências em razão da matéria; no 3º capítulo é abordado o tema da segurança da navegação e o respectivo regime regulador comunitário da Agência Europeia de Segurança Marítima; no 4ª capítulo é feita uma abordagem ao *Port State Control* e o *International Ship and Port Security Code*; no 5º capítulo é analisada a capitania do porto como repartição marítima; no 6º capítulo é efectuada uma análise à Lei de Segurança Interna no âmbito do exercício de uma autoridade de polícia ao nível local; no 7º capítulo efectua-se uma descrição do exercício da Autoridade Marítima no contexto do exercício dos poderes do Estado. Por fim, são apresentadas as conclusões e consequente resposta à pergunta de partida, bem como, às perguntas derivadas definidas neste estudo.



1. Enquadramento

A evolução do exercício do cargo de CP, ao longo da sua existência, tem passado por diversas fases, sobretudo nos seus aspectos institucionais, jurídicos e interdepartamentais.

Em Portugal não existe, nem nunca existiu, uma Guarda Costeira (GC). O modelo português de exercício da autoridade do Estado no mar sustenta-se na figura do CP, figura bi-secular cujo perfil inicial de competências se fundou no *patrão d'El Rei* e no *Patrão-Mor*, figuras quinhentista e seiscentista respectivamente, às quais estavam cometidas competências em matéria de segurança da navegação, exames e vistorias a navios e embarcações, alguns registos, e ainda de segurança portuária (Diogo, Gouveia e Benavente, 2009: 685).

A Autoridade Marítima (AM), em termos nucleares do exercício de funções, é desempenhada pelo CP, e a sua estrutura funcional envolve 5 Departamentos Marítimos, 28 Capitánias dos Portos e 20 Delegações Marítimas, com expressão através da distribuição geográfica em todo o território nacional marítimo, envolvendo, ainda, o espaço integrante do Domínio Público Marítimo (DPM).

O Decreto-Lei n.º (DL) 44/2002, que, na sequência do que preceitua o DL 43/2002, desenvolveu as bases institucionais da Autoridade Marítima Nacional (AMN), estabelecendo que esta é a entidade responsável pela coordenação das actividades, de âmbito nacional, a executar pela Marinha e pela Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM), na área de jurisdição e no quadro do Sistema da Autoridade Marítima (SAM) com observância das orientações definidas pelo Ministro da Defesa Nacional (MDN). Estabelece ainda que o Chefe de Estado-Maior da Armada (CEMA) é, por inerência, a AMN. O referido diploma, cria e define, ainda, a DGAM, e respectiva estrutura⁴.

a. Antecedentes históricos da Autoridade Marítima

A origem do exercício de uma função, como tendo poderes de Autoridade Marítima, remonta ao século XVI com a figura do *Patrão D'El Rei*, tendo evoluído e estruturando-se nos séculos XVII e XVIII, para o cargo de *Patrão-Mor*, função que era já exercida numa clara similitude funcional com o que viria a ser, mais tarde, o Capitão do Porto. Esta relação directa entre o âmbito funcional de ambos os cargos resulta de vários

⁴ Conforme Figura 3. – Anexo B.



documentos que identificaram a decisão de extinguir o cargo de Patrão-Mor, “...*passando as suas funções para o capitão do porto...*”, tal como consta de vários Decretos publicados entre 1839 e 1846 (Diogo, Gouveia e Benavente, 2009: 691).

Existe notícia de que a primeira nomeação, como honra, para o cargo de CP, terá ocorrido inicialmente entre 1806 e 1808, sendo o cargo de influência francesa, a qual terá encontrado enquadramento histórico-político nos acontecimentos relacionados com a *ocupação francesa* de uma grande parte dos territórios europeus e, em especial, nas pressões militares que ocorriam no território e portos nacionais (Diogo, Gouveia e Benavente, 2009: 689-690).

A razão de se criar um cargo mais estruturado e com maior autoridade nos portos teve que ver com o acréscimo de poderes que sentiu a necessidade de cometer, face ao incremento do comércio externo, a situações respeitantes à insegurança nos portos e ao aumento das capacidades dos navios para transportar cargas.

O primeiro regulamento estruturado em termos do exercício do cargo de capitães dos portos ocorreu em Junho de 1811, com o *Regulamento da Capitania do Porto de Lisboa*. Por decisão da Rainha, feita publicar pela Portaria de 25 de Janeiro de 1839, foi aprovado o *Regulamento de Polícia e dos Portos*, contendo os direitos e deveres dos capitães dos portos, diploma que é hoje considerado o primeiro de vários *códigos de regulamentação marítima* cujo formato, no decorrer dos séculos XIX e XX, veio a conhecer diversas versões, das quais as mais significativas são as de 1884, 1892, 1919, 1926 e 1972, cuja base ainda hoje subsiste (Diogo, Gouveia e Benavente, 2009: 690-691).

Nas suas origens, conforme atrás referido, o exercício da AM tem mais de 450 anos e, na forma do exercício através do CP, cerca de 205 anos, o que confirma o cargo como um dos mais antigos em termos do exercício dos poderes soberanos do Estado Português. Há que perceber o porquê do modelo, e as razões que sempre sustentaram, ao longo dos séculos XIX e XX, a sua subsistência jurídico-administrativa e estrutural, obviamente com as actualizações e readaptações funcionais que, necessariamente, conheceu (Diogo, Gouveia e Benavente, 2009: 691-692).

b. A evolução do quadro de competências em termos de controlo e fiscalização em razão da matéria e do território

Os oceanos são uma enorme fonte de alimentos e recursos minerais, obrigando a um importante esforço de fiscalização, no sentido de impedir a sua exploração ilegal. Com esse objectivo, a Marinha, aqui assumida institucionalmente com um conjunto vasto de



órgãos aos quais a lei comete competências de vigilância, fiscalização e controlo dos espaços, mantém permanentemente no mar diversas unidades navais, estatuidando a lei, em especial, no respeitante aos Capitães dos Portos, várias competências no âmbito da fiscalização, averiguação, instrução e de decisão, face a todos os ilícitos ocorridos neste âmbito.

A Marinha efectua, por ano, cerca de 10.000 actos de vistoria a embarcações de pesca, nas águas sob soberania ou jurisdição nacional, cerca de 80% das quais a embarcações de pesca profissional e, aproximadamente, 20% no âmbito da pesca lúdica. A Marinha participa, ainda, em cooperação com a Direcção-Geral das Pescas e Aquicultura (DGPA) – autoridade nacional de pescas -, na fiscalização da actividade piscatória em águas internacionais, dando cumprimento ao compromisso assumido junto da Agência Comunitária de Controlo das Pescas (ACCP), o que constitui precisamente um dos elementos que comprovam que, em matérias marítimas, é essencial existirem cooperações reforçadas em razão da matéria e do território (Ezequiel, 2011).

Igualmente em termos de medidas de fiscalização e instrução processual, pode verificar-se – em especial no que aos órgãos da AM respeita - em relação à matéria da poluição marítima no contexto do princípio internacional da protecção e preservação do meio marinho, regulado internacionalmente pela Parte XII da CNUDM, de 1982 e, num patamar mais técnico, pela *International Convention for the Prevention of Pollution From Ships*, 1973/78, (Convenção MARPOL), e a nível interno, no quadro do estatuído no DL 44/2002 e no DL 235/2000 (Lima, 2001).

c. A evolução internacional sobre o princípio da protecção e da preservação do meio marinho

Em Portugal, o mar territorial, tal como definido na Lei 34/2006 – e que desenvolve a base que já constava do artigo 4º do DL 43/2002, - estende-se até às 12 milhas marítimas a partir da linha de base⁵ ou das linhas de base recta⁶ quando existam estabelecidas com base no estatuído na CNUDM.

O SAM, como estrutura coordenadora interdepartamental, tem por fim garantir o cumprimento da lei nos espaços marítimos sob jurisdição nacional, no âmbito dos parâmetros de actuação permitidos pelo direito internacional e demais legislação em vigor.

⁵ Linha de base – conforme conceito apresentado no Apêndice 1.

⁶ Linha de base recta – conforme conceito apresentado no Apêndice 1.



Assim, para além de outras que lhe sejam cometidas por lei, constituem suas atribuições (DL 43/2002):

- a. Segurança e controlo da navegação;
- b. Preservação e protecção dos recursos naturais;
- c. Preservação e protecção do património cultural subaquático;
- d. Preservação e protecção do meio marinho;
- e. Prevenção e combate à poluição.

A matéria respeitante aos locais de refúgio⁷, como aspecto de importância acrescida no âmbito da missão pública de protecção e preservação do meio marinho, e de segurança marítima em geral, é regulada em Portugal pelo DL 180/2004, que desenvolve as bases definidas pela Directiva 2002/59/CE e, quanto à criação e constituição da Comissão Técnica para Acolhimento para Navios em Dificuldade (CTAND), pela Resolução do Conselho de Ministros (RCM) 179/2004; matéria que, aliás, está a ser objecto de nova análise legislativa e prossecução de trabalhos técnicos (Lima, 2011).

Os n.ºs 3 e 4 do artigo 10.º, do DL 45/2002 o DL 235/2000 e a Lei 34/2006, estatuem, em direito interno, competências processuais para os capitães dos portos e para os comandantes das unidades navais em matérias que são fundamentais no âmbito da protecção e preservação do meio marinho e de garantia da segurança da navegação, e constituem como claras excepções ao princípio de que órgãos militares não podem exercer mecanismos e medidas cautelares em matéria de sanções administrativas de cariz contra-ordenacional. A regulação desta matéria constava já do quadro geral sancionatório em matéria de pescas, aprovado pelo DL 383/98, mas cujo contorno não tinha referências tão claras e específicas em relação à salvaguarda de meios de prova, e estava limitado (n.º 2 do artigo 15.º) pelas competências das entidades instrutoras, que nenhum órgão (militar) da Marinha é (Diogo, 2011).

A lei define, ainda, que quaisquer autoridades administrativas ou policiais que detectem factos ou condutas susceptíveis de constituir infracção contra-ordenacional devem levantar auto de notícia, adoptar medidas de protecção ou salvaguarda de meios de prova e proceder à sua remessa à Capitania do Porto com jurisdição na área da sua ocorrência (DL 45/2002).

⁷ Local de refúgio: Em Portugal, a RCM 179/2004, estabelece os termos a que devem obedecer os planos de acolhimento de navios em dificuldade.



2. O actual enquadramento interdepartamental dos órgãos de Estado. O Conselho Coordenador Nacional, a Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar e o Centro Nacional Coordenador Marítimo

O DL 43/2002 (SAM), cria o Conselho Coordenador Nacional (CCN) do SAM, presidido pelo Ministro da Defesa Nacional (MDN), que integra, além de 5 outros ministros, a própria AMN, o Comandante-Geral da Polícia Marítima, 4 Directores Nacionais/Comandantes-Gerais de Polícias e 5 Directores-Gerais/Presidentes de Institutos). Esta envolvente legal e institucional permite, e impõe, à actual tutela da Defesa Nacional e Assuntos do Mar, que se assuma como o departamento governamental condutor e coordenador dos assuntos do mar no Governo. Além disso, o referido membro do Governo, indicia que seja esta a sede própria para se promover o elemento unificador e coordenador das políticas marítimas do Estado, sendo o CCN, portanto, a sede interdepartamental adequada para a definição, a nível estratégico-operacional, das bases de cooperação e articulação entre as entidades cujo quadro de atribuições se reflecte nos espaços dominiais e marítimos sob soberania e jurisdição nacional. Utilizando-se um comparativo em termos organizativos, e na tipologia das instituições existentes no regime jurídico nacional, pode dizer-se que o CCN será a versão do Conselho Superior de Segurança Interna (CSSI) em matéria de assuntos de mar (embora o CSSI seja presidido pelo Primeiro Ministro, e o CCN pelo MDN) atendendo a que ambos têm uma configuração similar, sendo integrados pelos ministros que tutelam as áreas de intervenção e os respectivos Comandantes/Directores-Gerais (Lopes, 2011) e (Diogo, 2011).

Isto é, seguindo-se o modelo clássico português de exercício de Autoridade Marítima, mas recebendo da experiência francófona – aliás, como se havia feito em 1806-1808 com a institucionalização da figura do CP – um mecanismo institucional de coordenação interdepartamental nos assuntos marítimos, o legislador de 2002 criou, no âmbito do SAM, o CCN, como órgão colegial de caracterização mista, como se viu, presidido pelo MDN, e com a representação, directa, dos ministros que tutelam as cinco outras áreas estritamente relacionadas com as actividades que se exercem nos terrenos do domínio público marítimo e nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, ou sejam, a Administração Interna, os Transportes, a Justiça, a Agricultura e Pescas e, Ambiente e Ordenamento do Território. Existe, assim, um “não cumprimento” da Lei por parte daquele comando jurídico, cuja consequência é, quanto ao patamar estratégico-operacional, a inexistência de uma sede coordenadora de autoridades de polícia, de



entidades e autoridades portuárias, que exercem as suas funções no âmbito dos assuntos marítimos⁸ (Diogo, 2011).

Considera-se que ao nível operacional, a actuação funcional do exercício da autoridade marítima cabe, de forma nuclear, aos órgãos e serviços da AMN, sendo que, no âmbito da articulação operacional e da agilização dos procedimentos entre aqueles órgãos, a Guarda Nacional Republicana (GNR)/Unidade de Controlo Costeiro (UCC) e restantes entidades competentes, existe, aprovado pelo Decreto Regulamentar (DReg) nº 86/2007, o Centro Nacional Coordenador Marítimo⁹ (CNCM) (Nogueira, 2011).

Partindo do princípio que o CCN poderá vir a funcionar nos moldes legalmente estatuídos, e supramencionados, seria o CNCM a sede adequada para, em âmbito operacional, existir uma articulação de acções e operações das entidades e órgãos visando uma actuação mais eficaz do Estado nos espaços marítimos sobre os quais detém soberania ou jurisdição. Sem o quadro jurídico-institucional do CCN a funcionar, torna-se difícil encontrar uma ligação institucional do patamar político-estratégico para o patamar de análise e decisão de tipo operacional e, portanto, sustentar uma actuação concertada do CNCM. No âmbito do DReg 86/2007, o CNCM funciona, também, para efeitos dos projectos de cooperação no contexto europeu tendentes ao combate à imigração ilegal por via marítima, designadamente a Rede Europeia de Patrulhas Costeiras (Nogueira, 2011).

Este órgão coordenador da acção no mar utiliza as instalações e as facilidades disponíveis no Centro de Operações Marítimas (COMAR), no Comando Naval, e tem por objectivo eliminar potenciais duplicações de esforços e garantir a permanente articulação entre os diversos intervenientes, primeiramente, ao nível nacional, mas também ao nível internacional (Nogueira, 2011).

Assim, não obstante a institucionalização do CNCM através do DReg 86/2007, não se encontra definida uma entidade com autoridade para coordenar as diferentes entidades dependentes de cada uma das tutelas governamentais para a prossecução da autoridade do Estado no mar, que esteja investida de poder sobre todos os domínios nos quais se exerce a acção do Estado no mar (Nogueira, 2011).

Estabelecendo como pressupostos conceptuais o quadro da Estratégia Nacional para o Mar (ENM) e o facto dos assuntos do mar deverem ter uma resposta efectiva e coordenada, designadamente a tipologia dos desafios existentes, a RCM 119/2009,

⁸ Conforme Figura 4 – Anexo C.

⁹ Conforme Figura 5 – Anexo D.



reformula, reforçando a sua competência e objectivos, a Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM), passando a ser presidida pelo Primeiro-Ministro e composta, a título permanente, por 13 ministros, incluindo o MDN (Diogo, 2011).

O conceito da sua criação sustenta-se na institucionalização de uma sede, situada no patamar da decisão política, na qual, de forma interdepartamental, se efectuam propostas de políticas públicas que sejam de assumir no âmbito do Programa do Governo e da ENM, de linhas orientadoras em áreas relacionadas com os assuntos marítimos em geral. O seu objectivo não é, nem pode ser face à tipologia de representações que a CIAM integra, a coordenação da actuação das autoridades às quais estão cometidas funções de Segurança e, em especial, de exercício da autoridade do Estado. Isso compete a uma estrutura coordenadora interdepartamental que integra autoridades de polícia e que, no patamar estratégico-operacional, define a estratégica de actuação de autoridades de polícia e demais entidades competentes, e sua coordenação e articulação operacional (Diogo, 2011).

Sendo a *maritime law enforcement* e a *maritime security* importantíssimas e nucleares matérias da função de autoridade marítima, e sendo áreas conceptuais e legalmente inseridas no âmbito da Segurança Interna, não podem as mesmas ser desenquadradas do âmbito de intervenção do Secretário-Geral da Segurança Interna, nos termos definidos na Lei 53/2008, que acima se viu. Isto é, aplicando-se os princípios da Lei de Segurança Interna, não pode a actuação das entidades e autoridades com poder de autoridade marítima, em tais áreas, ser desenvolvidas sem a tutela e a intervenção do Secretário-Geral da Segurança Interna, o que implica uma ligação intrínseca entre ambas as estruturas (Diogo, 2011).

Neste contexto, entende-se que o CNCM é, precisamente, a sede própria para que a articulação entre a tutela da Defesa Nacional e dos Assuntos do Mar e da Administração Interna proceda e seja assegurada, para os fins ora em apreço, inclusive face às entidades nele representadas, desiderato e função que é impossível desenvolver e executar no quadro da CIAM, quer face à sua composição, quer relativamente à sua missão (Diogo, 2011). É, aliás, o que resulta das disposições preambulares do DL 226/2007, em especial quando refere, “...designadamente da AMN, que se efectuará a coordenação de todos os intervenientes no processo de segurança marítima nos espaços marítimos e portuários nacionais, uma vez que os seus órgãos integram a estrutura orgânica da segurança interna, no âmbito da qual lhe estão cometidos poderes de polícia e de polícia criminal de especialidade no domínio marítimo, bem como, competências na área da segurança da navegação.”



3. A segurança da navegação e o regime regulador comunitário da Agência Europeia de Segurança Marítima (AESM)

Os actos de visita e de despacho de largada que constam, actualmente, quer no artigo 13.º do DL 44/2002, quer no DL 284/2003, também na Lei 34/2006, quer ainda no DL 370/2007, constituem, claramente, uma das prerrogativas de autoridade mais marcantes do exercício da autoridade do Estado no mar, integrando o núcleo de competências mais tradicional e restrito do CP: o *poder de determinar*, inclusive por EDITAL, no âmbito da segurança da navegação, e o *poder sancionatório* de fazer cumprir tais determinações.

O despacho de largada, documento emitido pela Autoridade Marítima e que assenta num conjunto de actos executados através de despachos parcelares da Autoridade de *Port State Control*¹⁰, da Autoridade Sanitária, da Autoridade de Estrangeiros e Fronteiras, e da Autoridade Portuária, os quais apenas assumem exequibilidade exterior definitiva quando validados pelo CP, é um dos aspectos a considerar no âmbito da segurança de navegação.

O preceito que determina ao CP a avaliação daqueles navios que pretendem aceder a águas territoriais, e aos que nelas pretendam navegar ou fundear em direcção a um porto nacional, e outras situações que suscitem à AM suspeitas quanto a tripulações e/ou cargas, ou à prática de algum ilícito contra-ordenacional ou penal, e aliando tal preceituado à possibilidade legalmente prevista de realização de uma vistoria técnica, confirma que os poderes públicos legalmente atribuídos à AM no contexto da segurança da navegação são bem a imagem de como se efectua, na prática funcional, o exercício da autoridade do Estado no mar (Diogo, 2011).

O Código Penal, aprovado pela Lei 59/2007, estabelece, nos seus artigos 279.º, 280.º, 288.º e 289.º, um conjunto de tipos penais respeitantes a matérias directamente conectadas com a actividade da Autoridade Marítima/Polícia Marítima, sendo mesmo estes preceitos do CP alguns dos que justificam, em especial, a sua intervenção - também como órgão de comando da Polícia Marítima (PM) - como órgão de polícia criminal de especialidade, procedendo, quando o Ministério Público (MP) assim o entender, à necessária investigação sob a sua¹¹ direcção funcional (Diogo, 2011).

O *crime contra a segurança da navegação*, que se encontrava previsto na legislação codificada dos anos quarenta (séc. XX), o *Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante* (CPDMM), estabelecia e tipificava, no artigo 167.º, a violação das

¹⁰ Em Portugal é o IPTM.

¹¹ Ministério Público.



normas respeitantes às condições de segurança, tipo penal este que não terá sido ponderado aquando dos trabalhos de concepção e contextualização do Código Penal ora vigente, com o enquadramento jurídico necessário à sua manutenção como tal (Diogo, 2011).

Apenas mais recentemente, em sede dos trabalhos de anteprojecto da *Lei Geral de Navegação Comercial Marítima* (LGNCM), em cuja parte final de concepção a DGAM participou, foi considerado um tipo penal (artigo 434.º - *violação das normas respeitantes às condições de segurança*) recuperado do artigo 167.º do CPDMM, e sobre o qual se considerou¹² que deveria ter a seguinte redacção: “*Incorre nas mesmas penas aquele que, com embarcação de bandeira não nacional, saia de porto nacional sem possuir as condições estabelecidas no n.º 1, e, designadamente, sem a documentação da Autoridade Marítima e demais autoridades que permite a respectiva largada*”. Preceito que, com tal regime, se constitua como um instrumento de autoridade privilegiado para o sancionamento de infracções no âmbito da segurança da navegação. Os dois *tipos penais* (artigosº 279º e 280º), pela sua importância e contexto, justificam a preocupação em que o exercício da autoridade do Estado em espaços sob soberania e jurisdição marítima seja devidamente sustentado em termos de regimes sancionatórios penais adequados, sendo importante valorar a experiência profissional existente em sede dos órgãos da AMN como única entidade que, em Portugal, tem saber e *perícias* profissionais instaladas para desenvolver mecanismos de investigação criminal em âmbito da segurança da navegação (as quais agregam, o mais das vezes, aspectos relacionados com engenharias navais). A formação e qualificação dos *agentes de autoridade* envolve, inclusive, em matéria relativa ao estatuto e condição dos navios, sinistros marítimos e *abalroamentos*, formação direccionada para o quadro da *International Maritime Organization* (IMO), em especial o estudo – no adequado – da *International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974* (SOLAS), da MARPOL 1973-78, da *Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972* (COLREG), e, claro, a CNUDM. Não existe, em Portugal, fora do âmbito da AMN, através da Escola da Autoridade Marítima (EAM), formação processual especializada nestes domínios (Lima, 2011).

Relativamente a este ponto sobre a Segurança Marítima, importa ainda abordar, ainda que superficialmente, o Sistema Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo

¹² Foi considerado pela DGAM.



(SNCTM) e o *Vessel Traffic Service* (VTS) costeiro do continente, conforme exposto no Apêndice 4, deste estudo.

Criada em 2003, a Agência Europeia de Segurança Marítima (AESM), presta apoio e aconselhamento técnico à Comissão Europeia e aos Estados-Membros no âmbito da Segurança Marítima e acompanha a forma como os referidos Estados aplicam a respectiva legislação comunitária, tendo assumido, nestes anos, um papel essencial na análise e condução de questões relacionadas com a protecção e preservação do meio marinho na União Europeia (UE) (AESM, 2011).

Em sede da orgânica do Governo, aprovada pelo DL 321/2009, preceitua-se que (n.º 3 do artigo 14.º) “*incumbe ao MDN o desenvolvimento de uma política integrada do Governo para os assuntos do mar, em articulação com os demais ministros competentes em razão da matéria.*”, bem como, se estabelece no Despacho 1238/2010, que se delega no Secretário de Estado da Defesa Nacional e Assuntos do Mar as competências do Ministro relativas à AMN, “*... a definição, em articulação com o Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC), das orientações estratégicas das entidades do sector empresarial do Estado com atribuições no domínio da administração dos portos, bem como ao acompanhamento da sua execução.*”.

O acompanhamento da AESM, instituição sedeadada em Lisboa, compete ao MDN, em articulação com o MOPTC, existindo contactos permanentes, por exemplo, entre a Direcção do Combate à Poluição do Mar (DGAM), e os serviços da AESM (Varela, 2011).



4. O *Port State Control* e o Código ISPS

O Memorando de Entendimento de Paris (*PMoU*), veio introduzir, em 1982, um regime de inspecções de navios estrangeiros pelos Estados do porto, vulgo *Port State Control* (*PSC*), um dos instrumentos públicos actualmente mais importantes em matéria de *safety*. Este regime técnico de inspecções, desenvolvido no âmbito *PMoU*, após consulta com a indústria, foi desenvolvido em cooperação com as entidades competentes da UE e dos vários *Flag States*¹³. Os requisitos deste regime enquadram-se nos requisitos legais das directivas da UE sobre esta matéria, em especial a primeira delas, a Directiva 95/21/CE, do Conselho, e com a legislação nacional dos Estados-Membros, que, no âmbito da segurança da navegação, implica que, designadamente, os navios fiquem sujeitos a determinados intervalos entre inspecções - os navios de alto risco sejam sujeitos a inspecções mais alargadas a cada 6 meses - e que os navios com três 3 ou mais detenções ficam proibidos de navegar por um período mínimo de três meses (Varela, 2011).

No âmbito do *PSC*, a lei determina que é o CP a autoridade competente para deter os navios mercantes que sejam *sub-standard*, isto é, que não respeitem os requisitos técnicos das convenções da IMO, ou que não estejam em condições de prosseguir viagem, competência que lhe é igualmente conferida, quanto a embarcações de pesca, no âmbito da Convenção de Torremolinos. É relativamente às embarcações de pesca, aliás, que a lei (DL 248/2000) ainda hoje comete ao CP a possibilidade de efectuar, ou mandar efectuar, inspecção a bordo, reunidos que estejam um conjunto de requisitos, o que já não ocorre com os navios mercantes, em virtude de ter perdido essa capacidade legal após a publicação do DL 58/2007. Com a publicação da Directiva 2009/16/CE, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto, a qual se insere no chamado pacote *ERIK*¹⁴ juntamente com outros instrumentos comunitários, torna-se necessário especificar o âmbito da decisão de *detenção*, dando-lhe um cariz puramente técnico-inspectivo, ou seja, da competência do inspector *PSC*, e autonomizar um outro âmbito de decisão, com perfil de acto de Estado, que se configura numa proibição formal de um navio detido sair do porto e de águas nacionais, acto que nunca poderá deixar de ser da Autoridade Marítima, inclusive porque se encontram estatuídas outras competências fulcrais do CP em matéria de segurança da navegação¹⁵, como sejam a determinação do fecho da barra, o estabelecer

¹³ Estados Bandeira.

¹⁴ Pacote de medidas relativas à Segurança Marítima.

¹⁵ *Safety*.



fundeadouros, emitir parecer sobre dragagens, cumprir formalidades quanto a navios que transportem cargas perigosas, coordenar procedimentos de remoção de navios encalhados e de destroços, e a realização de inquéritos a sinistros marítimos (Varela, 2001).

Mais em concreto, no âmbito do PSC, em especial dos artigos 19.º e 19.º-A do DL 284/2003, estatuem-se mais competências do CP em âmbito da *safety*, como a admissão ou recusa de acesso de navios ao porto, em especial os que sejam qualificados pelas instâncias técnicas da União Europeia como sendo de alto risco, e de muito alto risco, cometendo, ainda, à AM, um quadro sancionatório sólido e actual na matéria, que consta do artigo 28.º daquele diploma e do DL 45/2002, entre outros de especialidade.

A Conferência Diplomática da IMO, reunida em 12 de Dezembro de 2002, alterou a Convenção SOLAS¹⁶ e adoptou o *Código Internacional para a Protecção dos Navios e das Instalações Portuárias* (Código ISPS), que entrou em vigor a 1 de Julho de 2004.

A Comissão Europeia considerou também ser conveniente melhorar a protecção da cadeia logística de abastecimento do transporte marítimo, do fornecedor ao consumidor, tendo publicado o Regulamento 2004/725/CE, relativo ao reforço da protecção dos navios e das instalações portuárias, o qual, para além de conter as disposições do Capítulo XI - II, da Convenção Solas e do Código ISPS, considera ainda obrigatórias algumas das orientações da Parte B do Código ISPS (Varela, 2001).

Este Regulamento é aplicável a navios que efectuem viagens internacionais e às instalações portuárias que os servem e, no que se refere ao tráfego marítimo nacional, aos navios de passageiros classe A (que navegam a mais de 20 milhas da linha da costa), às companhias que os exploram e às respectivas instalações portuárias (Regulamento 2004/725/CE).

Em complemento das medidas de protecção introduzidas pelo Regulamento acima referido relativo ao reforço da protecção de navios e das instalações portuárias, foi apresentada pela Comissão a Directiva 2005/65/CE, visando assegurar que todo o porto fica coberto por um regime de protecção. Esta proposta abrange portos que têm uma ou mais instalações portuárias abrangidas pelo citado Regulamento.

O DL 226/2006, define, na sequência dos princípios estabelecidos na Directiva 2005/65/CE, uma autoridade competente para a protecção do transporte marítimo e dos portos a qual, em âmbito nacional, coordena, implementa e supervisiona a aplicação das

¹⁶ *Safety of Life at Sea*.



medidas de protecção previstas no regulamento e na directiva em relação aos navios, às instalações portuárias e aos portos (o presidente do IPTM), detendo ainda competência, em razão da matéria, os órgãos da AMN, Administrações Portuárias (AP), Polícia Judiciária (PJ), SIS, Direcção-Geral das Alfândegas e Impostos Especiais Sobre o Consumo (DGAIESC), Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), Autoridade de Saúde Nacional (ASN), GNR e Polícia de Segurança Pública (PSP).

1. Em especial, a lei comete ao CP/CLPM a competência para dirigir o Centro Coordenador de Operações de Protecção do Porto (CCOPP) (artigo 10.º, DL 226/2006), competindo à Autoridade Competente para a Protecção do Transporte Marítimo e Portos (ACPTMP) e à AMN assegurar a fiscalização do cumprimento do disposto no DL 226/2006, bem como, a instrução dos processos de contra-ordenação. A AMN pode, no âmbito das suas competências, emitir orientações e determinar acções e medidas especiais de reforço da protecção dos navios que acedam a portos nacionais e ou que visem fazer face a determinadas ameaças a concretizar em águas sob jurisdição nacional, prerrogativa que concede à AMN, inequivocamente, em especial em termos de segurança de pessoas, bens e navios¹⁷, a capacidade de estabelecer orientações e determinações específicas aplicáveis em todo o espaço marítimo sob jurisdição nacional (Diogo, 2011).

¹⁷ *Security.*



5. A Capitania do Porto como Repartição Marítima

Uma das actividades de maior tradição cultural, e funcional, em âmbito da Autoridade Marítima, através do exercício de actos soberanos do Estado, é o registo de navios e embarcações, actos técnicos com eles conectados, e seu controlo público-administrativo em termos de conservatória.

Tal facto resulta desde logo evidente com os primeiros passos que demonstram a preocupação pública nesta área, e que envolvem desde o primeiro Regimento de Arqueação dos Navios, de 07AGO1549, o Decreto que manda registar os navios de guerra, de 23NOV1798, e o Regulamento sobre a Inspeção de Navios, aprovado em 12JUN1808. Comprova-se, ainda, pela leitura dos primeiros textos do *Regulamento de Polícia e dos Portos* de 1839, do Acto de Navegação, de 08JUL1863, do *Regulamento Geral das Capitánias, Serviço e Polícia dos Portos* do Reino e Ilhas Adjacentes, de 01AGO1884, do *Regulamento Geral das Capitánias* (RGC) de 01DEZ1892, e do RGC de 31JUL1972. Esta é, não obstante o facto de ser uma actividade que vem sendo prestada há pelo menos dois séculos à comunidade pelos Serviços de Marinha, como Conservatória do Registo Patrimonial Marítimo e com o CP exercendo funções de Conservador, e de se constituir como um dos pilares fundamentais da actividade exterior das Capitánias dos Portos, uma matéria à qual não tem sido reconhecida a essência e prioridade em termos de competência funcional que a sua relevância exigiria (Diogo, 2011).

A importância e significância institucional desta actividade de registo, que igualmente resulta do facto de ser, precisamente, uma das mais antigas e nobres funções da Autoridade Marítima, tem que ser valorada na exacta medida em que é o CP que define, em rigor, a propriedade jurídica de todos os navios e embarcações que se encontram registados em Portugal, em similitude de funções – na Administração Pública – com o conservador do registo predial, do registo civil e do registo automóvel.

No seu modelo mais recente, o designado *Código do Registo Patrimonial Marítimo* consta do CAPÍTULO V do RGC de 1972, artigos 72.º a 104.º, onde a matéria do registo de embarcações conhece, com carácter de especialidade face a todo o restante ordenamento jurídico-registral nacional, um conjunto de normas específico do direito marítimo, chamado de *registo convencional*, e que o diferencia, claramente, do registo comercial de navios, hoje eventualmente dispensável e desnecessário face às restantes imposições estatutárias existentes sobre armadores, proprietários, gestores náuticos e comerciais, e respectivas actividades. Esta actividade das capitánias dos portos, continua pois, a constituir, no século XXI, uma das bases de actividade da AM e que sustenta o facto de



existirem Repartições Marítimas, estimando-se em mais de 90.000 o número de registos que se encontram efectuados nos órgãos locais da AM, número que, por sua vez, é multiplicado por vários actos administrativos e de vistoria por ano, dando assim um contexto da significância que tem a actividade técnico-administrativa destes órgãos locais (Diogo, 2011).

A existência desta actividade e o conhecimento prático e funcional que envolve, até em termos do direito comercial, implica uma reserva estratégica *de saber* que não pode ser desconsiderada, e que tem constituído, sobretudo nas reformas operadas em 1993, 1998 e 2002, face à dimensão dos actos registais em questão e actos sucedâneos destes¹⁸, um dos pilares de justificação para que a *actividade pública de autoridade marítima* se mantenha num formato administrativo de *balcão público de apoio* às comunidades, sendo um facto que a AM é a única autoridade do Estado em termos de atribuições marítimas que detém no contexto nacional 28 órgãos locais (Diogo, 2011).

É, ainda, fundamental sublinhar que o actual *Código de Registo de Bens Móveis* (CRBM), aprovado pelo DL 277/95 e que, em rigor jurídico, não se encontra vigente, não obstante tenha definido princípios legislativos claros em matéria de registo de navios, aliado ao preceituado no DL 201/98 (que revogou o vetusto artigo 486.º do Código Comercial de 28JUN1888 e, indirectamente, o Acto de Navegação), e ao estabelecido no n.º6, do artigo 13.º, DL 44/2002, concede ao CP, o supramencionado estatuto de *conservador do registo patrimonial marítimo*, dando ao cargo uma expressão institucional e técnico-administrativa de grande importância no âmbito das comunidades piscatória, mercantil e náutico-desportiva, que importa valorizar e manter (Diogo, 2011).

¹⁸ Como são o caso das vistorias e peritagens.



6. A Autoridade Marítima Local como pólo do exercício de uma autoridade de polícia de especialidade, e a lei de Segurança Interna

Em 1995 tornou-se necessário assumir e encabeçar as funções de policiamento marítimo no quadro constitucional, pelo que se procedeu ao reagrupamento dos grupos, existentes naquela época, de pessoal da Polícia Marítima (PM) e dos cabos-de-mar numa única força policial, dotando-a de um novo estatuto, e introduzindo uma ligação hierárquica directa entre o comandante-geral e o MDN. Foi, fundamentalmente, por razões de ordem constitucional, que o DL 248/95 - Estatuto do Pessoal da Polícia Marítima (EPPM) - institucionalizou uma estrutura autónoma para a PM, criando uma hierarquia directa entre o Comando-Geral e o MDN, por forma a evitar que uma autoridade de polícia exercesse a sua actividade sob uma estrutura militar. Mais tarde, em 2002, a criação da AMN viria a completar este entendimento e esta definição legal, criando uma estrutura de natureza não militar para enquadrar e administrar toda a estrutura da Autoridade Marítima e, conseqüentemente, o seu órgão operacional de polícia, a PM, como resulta claro do estatuído nos artigos 3.º e 15.º do DL 44/2002.

O EPPM representou, assim, ao fim de setenta e seis anos¹⁹, uma institucionalização pública, através de diploma adequado, de uma autoridade de polícia e de polícia criminal a exercer funções, de forma identificada e própria, no quadro da AMN, sendo a única, no âmbito do MDN, com tal configuração orgânico-funcional. O novo Estatuto procurou, igualmente, responder à preocupação de institucionalizar a PM como força especializada nas áreas e matérias de atribuição do SAM, sem prejuízo das competências das outras polícias, tendo por base conceptual, inequivocamente, a criação de uma polícia de especialidade a exercer funções em razão da matéria e do espaço.

A PM, parte integrante da estrutura operacional da AMN (artigo 3.º do DL 44/2002) “... é uma força policial armada e uniformizada, dotada de competência especializada nas áreas e matérias legalmente atribuídas ao SAM e composta por militares da Marinha e agentes militarizados, sendo os seus órgãos de comando autoridades policiais e de polícia criminal.”. Este diploma²⁰ refere, pela primeira e única vez no ordenamento jurídico nacional, o Comando-Geral da Polícia Marítima (CGPM) cujo Regulamento Interno de funcionamento consta de Despacho do Comandante-Geral, situação que, juridicamente, está validada já por decisões judiciais (Diogo, 2011).

¹⁹ A Polícia Marítima havia sido criada em 1919.

²⁰ Através do seu artigo 15.º.



Ao pessoal da PM compete garantir e fiscalizar o cumprimento da lei nas áreas de jurisdição do SAM, com vista, nomeadamente, a preservar a regularidade das actividades marítimas e a segurança e os direitos dos cidadãos, e é considerado órgão de polícia criminal para efeitos de aplicação da legislação processual penal, sendo os inspectores, subinspectores e chefes considerados, no âmbito das suas competências, autoridades de polícia criminal²¹. Assim, O CGPM, o 2ºCGPM, os CRPM e os CLPM são órgãos de comando da PM e são considerados autoridades policiais e de polícia criminal. No âmbito das suas atribuições, ao CGPM compete, em especial, exercer as competências delegadas pelo MDN²², sendo este um dos preceitos que identifica, expressamente, o vínculo hierárquico existente entre o Ministro e o CGPM (Ezequiel, 2011).

À AMN estão cometidas funções de vigilância, controlo, fiscalização e exercício de policiamento marítimos, sendo que a Autoridade Marítima é uma autoridade de serviço público não militar a qual, através do seu instrumento operacional que é a PM, detém, em sentido estrito, competências de polícia. Estas, contudo, são competências funcionalizadas em razão da matéria e do território ao quadro de competências do CP, o que é notório, entre outras matérias, no âmbito do *Port State Control*, do Código ISPS, da visita e despacho de largada de navios, acompanhamento de tráfego de navios e respectivas notificações para terra, determinação de acesso ou recusa de navios estrangeiros a águas territoriais e ao porto, autorização para intervenção a bordo de navios estrangeiros, e no quadro mais específico dos sinistros marítimos e respectivos inquéritos e diligências averiguatórias, os quais são elementos fundamentais que definem a sua actuação departamental como GC. O que significa, por outras palavras, que não é possível, nem desejável, desagregar a PM do quadro de funcionamento do CP, sob pena de desarticulação total do exercício da autoridade marítima do Estado Português, bem como de indução de impactos imponderáveis em todo o quadro legislativo comercial, contra-ordenacional, inclusive processual civil (Ezequiel, 2001).

²¹ Esta qualificação jurídica de autoridade de polícia criminal cometida aos graduados da PM foi uma das conquistas estatutárias que o EPPM inclui, e constituiu-se, como uma mais-valia funcional de especialidade e que viria a potenciar toda a PM nas suas relações externas (especificamente com a PJ e com o SEF), designadamente nos órgãos que integram a estrutura da Segurança Interna. Foi, precisamente, a partir da publicação do EPPM, e no seu decurso regulamentar, que a Assembleia da República viria a aprovar quatro Leis da maior importância para a validação parlamentar de todo o contexto orgânico da PM, principalmente a Lei 53/2008, que aprovou a LSI e validou, no seu contexto normativo, o quadro de funcionamento da PM no âmbito da AMN.

²² Através do artigo 5.º do EPPM.



7. O exercício da Autoridade Marítima no contexto do exercício dos poderes do Estado Português como Estado Costeiro

Na base do actual modelo português do exercício da autoridade do Estado nos espaços dominiais e marítimos, subsistem as funções de Autoridade Marítima (AMN), de Administração Marítima (IPTM) e Administração Portuária, também associada à função de Autoridade Portuária (AP), sendo este, efectivamente, o conceito que melhor se adapta jurídica, funcional e operacionalmente, à cultura, ao enquadramento sócio-económico e à geografia do Estado Português.

Para execução de missões de manutenção e imposição do ordenamento legal²³ pelos órgãos com poder para exercer a autoridade do Estado no mar, ou seja, com poder de autoridade marítima, nomeadamente os órgãos da AMN (CP e PM), da GNR e os centros de Comando e Controlo (C2), designadamente da ANCTM (CCTMC) e da GNR/UCC, teria que existir um conjunto de requisitos necessários para o cumprimento das atribuições que lhes estão legalmente cometidas, nomeadamente no que se refere à cobertura dos espaços marítimos jurisdicionais com meios adequados (Diogo, 2011).

Não obstante o conceito de *duplo uso* enunciado nas disposições preambulares da LOMAR, e que permite que vários órgãos de Marinha, enquadrados em estruturas diferentes, tenham funções militares e não militares, os órgãos da estrutura militar da Marinha²⁴, não detêm, contudo, qualquer tipo de autoridade de polícia, “apenas” tendo a capacidade para a decisão de algumas medidas cautelares e de intervenção fiscalizadora e de controlo em sentido material, que lhe advêm, no aplicável, do direito internacional (Convenção de Viena, 1988, e CNUDM, 1982), e do direito interno (Pescas, DL 235/2000, DL 45/2002 e Lei 34/2006). Esta situação revela falta de sustentação perante ilícitos que ocorram em águas sob jurisdição nacional perante os quais seja necessária a intervenção de autoridades de polícia (PM, PJ, SEF, GNR e PSP) para que exista um quadro competente, em termos de polícia, para se aplicarem as medidas de polícia que a legislação processual penal e a Lei 53/2008 definem (Diogo, 2011).

O conceito de Marinha de *duplo uso*, e o estatuto jurídico-funcional da AM garante, à estrutura orgânica da AMN, em termos de logística estrutural e operacional, uma valiosa sustentabilidade de reduzido custo benefício que, salvo melhor opinião, não pode ser

²³ *Law enforcement.*

²⁴ Designadamente unidades dependentes do Comando Naval.



comparável com outros departamentos do Estado com atribuições nos espaços sob soberania e jurisdição nacional e actividades que neles se desenvolvem.

A autoridade marítima do Estado exerce-se, nos termos do estatuído nos artigos 4.º e 5.º do DL 43/2002, nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, isto é, AI, o MT e a PC, bem como, a ZEE e a Zona Contígua (ZC), sendo que o CP é o único órgão da Administração Pública com uma competência tripartida em áreas fundamentais do interesse público, porquanto lhe estão cometidas funções de SI²⁵ como comandante local de polícia, de conservador patrimonial marítimo (registo de navios e inscrição de marítimos e tripulantes) e portanto, com funções técnico-administrativas, e ainda na área da segurança marítima²⁶, em cujo âmbito detém competências de salvamento marítimo (com maior incidência no litoral costeiro), socorro a náufragos e assistência a banhistas nas praias, e gere, em termos operacionais, o assinalamento marítimo do seu espaço de jurisdição, promovendo ainda, nos 3.º e 4.º graus do *Plano Mar Limpo*, como definido por lei, os mecanismos de combate à poluição marítima (Diogo, 2011).

²⁵ *Security*.

²⁶ Aqui entendida no sentido de *safety*.



Conclusões

No início deste estudo propôs-se responder à seguinte pergunta de partida: **“Em que medida fará sentido manter o actual formato de exercício do cargo de Capitão do Porto, baseado no modelo conceptual português clássico de exercício da Autoridade Marítima?”**. Para responder à pergunta de partida e às respectivas perguntas derivadas foram levantadas três hipóteses que se procurou confirmar ao longo do presente trabalho.

Tendo por base uma estrutura tripartida em que a administração marítima (IPTM) exerce um quadro de intervenção própria, que não é sobreponível ao quadro de intervenção das administrações portuárias nos portos, e que é distinta, por razões conceptuais, estruturais e operacionais, como se viu supra, ao âmbito de intervenção da Autoridade Marítima, verificámos que o cargo de CP deverá manter-se no actual formato, porque transporta um conhecimento e especialidade acrescidos, e um efectivo valor acrescentado a um eficiente desempenho do exercício da autoridade do Estado no mar.

É, assim, um modelo que mantém toda a actualidade, porque assegura uma posição de “árbitro” nas actividades que se exercem nos terrenos dominiais e nos espaços marítimos sob soberania e jurisdição nacional, e que se distancia, de uma forma sólida e clara, de processos que, por um lado, visam apenas regular tecnicamente o funcionamento de actividades marítimas, e por outro, de intervenções que procuram e visam, juridicamente, o lucro nos portos. O ente Capitania do Porto é, hoje, essencial a um controlo público desinteressado de tais vectores.

Julga-se assim, ter confirmado a Hipótese: **O actual modelo de base, do exercício de autoridade, deve compreender uma actuação e coordenação sólidas e efectivas, e processos de intervenção cooperantes sobretudo entre aqueles três “actores”**; o que permitiu responder à seguinte pergunta derivada: **De que forma o actual modelo de base, fundado num triângulo conceptual assente numa Administração Marítima, na Autoridade Marítima e nas Administrações Portuárias, poderá manter-se como um argumento sólido para que o exercício da autoridade se faça com eficácia e actualidade?**

Constatou-se que à AMN estão cometidas funções de vigilância, controlo, fiscalização e exercício de policiamento marítimos, sendo que a Autoridade Marítima é uma autoridade de serviço público não militar a qual, através do seu instrumento operacional - PM -, detém, em sentido estrito, competências de polícia; estas, contudo, são competências funcionalizadas em razão da matéria e do território ao quadro de competências do CP, o que é notório, entre outras matérias, no âmbito do *Port State*



Control, do Código ISPS, da visita e despacho de largada de navios, acompanhamento de tráfego de navios e respectivas notificações para terra, determinação de acesso ou recusa de navios estrangeiros a águas territoriais e ao porto, autorização para intervenção a bordo de navios estrangeiros, e no quadro mais específico dos sinistros marítimos e respectivos inquéritos e diligências averiguatórias, os quais são elementos fundamentais que definem a sua actuação departamental como GC/FGC. O que significa, por outras palavras, que não é *possível*, nem *desejável*, desagregar a PM do quadro de funcionamento do CP, sob pena de desarticulação total do exercício da autoridade marítima do Estado Português, bem como de indução de impactos imponderáveis no quadro legislativo.

Neste contexto, e num ponto de vista de fundamentação de actos públicos e de lógica de actuação dos organismos de Estado, é estruturalmente impossível, considerando o preceituado no artigo 13.º do DL 44/2002 e no DL 226/2006, separar o que constitui uma actuação específica de polícia da actuação enquadrante da Autoridade Marítima.

Julga-se assim, ter confirmado a Hipótese: **A lógica legislativa que comete ao Capitão do Porto, por inerência, o cargo de Comandante Local da Polícia Marítima, deve manter-se pelas especificidades, inter-relações e competências das suas funções;** o que permitiu responder à seguinte pergunta derivada: **Com vista a ser o executor de um poder público que inclui autoridade de segurança de navegação, autoridade de registo e inscrição marítima e autoridade de polícia, mantém-se válida a lógica legislativa que comete ao Capitão do Porto, por inerência, o cargo de Comandante Local da Polícia Marítima?**

Atento que o exercício da Autoridade do Estado deve pautar-se pela uniformidade pública, pela coesão e não dispersão, urge a necessidade de existir um órgão integrador com autoridade para coordenar, dirigir, controlar e, no aplicável, comandar, as entidades e autoridades de polícia que integram, nos termos da lei, a lógica do DReg 86/2007 e, portanto, o CNCM. Como supra se explicitou sobre a questão dos entes coordenadores das matérias do foro da Autoridade Marítima, num contexto de actuação estratégico-operacional, essa função deve ser cometida a uma entidade nomeada pelo Governo, num formato orgânico-funcional de tipo secretário-geral, cujo enquadramento deve ser previsto no âmbito da regulamentação do CCN, com representatividade assegurada, em moldes mais operacionais, na direcção do CNCM.

Julga-se assim, ter confirmado a Hipótese: **A rede de cooperações interdepartamentais, dever ser coesa e reforçada de forma a permitir uma melhor e mais eficaz articulação entre as diversas entidades competentes em razão da matéria**



e do território; o que permitiu responder à seguinte pergunta derivada: Sendo certo que o exercício da Autoridade do Estado deve ser coeso e não disperso, qual a importância de uma rede de cooperações reforçadas, sob tutela interdepartamental coordenadora do Conselho Coordenador Nacional, e no âmbito de articulação operacional definida no Centro Nacional Coordenador Marítimo?

Ponderando o analisado ao longo do presente estudo foi possível verificar que o conceito enquadrador que permite a órgãos de Marinha, há mais de dois séculos, actuarem em áreas de actividade pública não apenas do foro militar, e que a LOMAR qualifica como uma actuação de *duplo uso* - como racionalização e uso dos meios e recursos -, baseia-se no emprego dos meios da Marinha no serviço público militar e no serviço público não militar, e que encontrou uma lógica de intervenção da autoridade pública que assegura uma continuidade entre o exercício da autoridade marítima e a presença naval nos espaços sob soberania e jurisdição nacional. Num Estado Costeiro como o Português, cujo poder jurisdicional é exercido sobre uma área que é, na Europa, a mais vasta em âmbito marítimo, há uma postura pública, que é igualmente um raciocínio estruturalmente lógico, que assegura que é desta forma que se garante uma maior optimização dos recursos existentes.

É este, efectivamente, o conceito marítimo que melhor se adapta jurídica, estrutural, funcional e operacionalmente, à cultura, ao enquadramento sócio-económico e à geografia marítima do Estado Português, e que preserva o sentido último desta repartição de poderes públicos.



Referências bibliográficas

- CGPM (2003). *A Polícia Marítima – Evolução histórica, competências e perspectivas futuras*. Revista da Armada Nº 367, Agosto 2003. Lisboa: Revista da Armada, p. 18-21.
- CORREIA, Armando José Dias (2010). *O Mar no Século XXI – Contributo para uma análise estratégica aos desafios marítimos nacionais*. Aveiro: FEDRAVE.
- DECRETO DO GOVERNO n.º 25/87 “D.R. I Série”. 156 (1987-07-10).
- DECRETO DO GOVERNO n.º 78/83 “D.R. I Série”. 237 (1983-10-14).
- DECRETO-LEI n.º 33:252 de 20 de Novembro de 1943.
- DECRETO-LEI n.º 43/2002. “D.R. I Série-A”. 52 (2002-03-02) 1750-1752.
- DECRETO-LEI n.º 44/2002. “D.R. I Série-A”. 52 (2002-03-02) 1752-1758.
- DECRETO-LEI n.º 45/2002. “D.R. I Série-A”. 52 (2002-03-02) 1758-1761.
- DECRETO-LEI n.º 58/2007, “D.R. I Série”. 51 (2007-02-13) 1568-1569.
- DECRETO-LEI n.º 180/2004, “D.R. I Série-A”. 175 (2004-07-27) 4732-4741.
- DECRETO-LEI n.º 195/98. “D.R. I Série-A”. 157 (1998-07-10) 3190-3203.
- DECRETO-LEI n.º 201/98, “D.R. I Série-A”. 157 (1998-07-10) 3242-3245.
- DECRETO-LEI n.º 226/2006. “D.R. I Série-A”. 220 (2006-11-15) 7874-7890.
- DECRETO-LEI n.º 235/2000. “D.R. I Série”. 223 (2000-09-26) 5134-5137.
- DECRETO-LEI n.º 248/95. “D.R. I Série-A”. 219 (1995-09-21) 5890-5896.
- DECRETO-LEI n.º 248/2000, “D.R. I Série-A”. 229 (2000-10-03) 5413-5419.
- DECRETO-LEI n.º 265/72, “D.R. I Série”. 177.
- DECRETO-LEI n.º 277/95, “D.R. I Série-A”. 247 (1995-10-25).
- DECRETO-LEI n.º 284/2003, “D.R. I Série-A”. 259 (2003-11-08) 7515-7540.
- DECRETO-LEI n.º 321/2009, “D.R. I Série”. 239 (2009-12-11) 8631.
- DECRETO-LEI n.º 370/2007. “D.R. I Série”. 213 (2007-11-06) 8067-8071.
- DECRETO-LEI n.º 383/98, “D.R. I Série-A”. 275 (1998-11-27) 6584-6601.
- DECRETO REGULAMENTAR n.º 86/2007. “D.R. I Série”. 239 (2007-12-12) 8881-8883.
- DECRETO DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA n.º 67-A/1997. “D.R. I Série-A”. 238 (97-10-14) 5486-(2).
- DESPACHO n.º 1238/2010, “D.R. II Série”. 12 (2010-01-19) 2521.
- DIOGO, Luís da Costa (2003). *O contexto do direito do mar e a pratica da autoridade marítima*. Cadernos Navais Nº 4, Janeiro - Março 2003. Lisboa: Edições Culturais da Marinha, p. 29-45.



- DIOGO, Luís da Costa; GOUVEIA, José António Velho; BENAVENTE, Tiago Silva (2009). *O Capitão do Porto. Mais de 4 séculos de autoridade marítima ao serviço das comunidades*. Anais do Clube Militar Naval, Vol. CXXXIX, Outubro-Dezembro 2009. Lisboa: Clube Militar Naval, p. 685-692.
- DIRECTIVA n.º 95/21/CE, de 19JUN do Parlamento Europeu e do Conselho.
- DIRECTIVA n.º 2002/59/CE, de 27JUN, do Parlamento Europeu e do Conselho.
- DIRECTIVA n.º 2005/65/CE, de 26OUT, do Parlamento Europeu e do Conselho.
- DIRECTIVA n.º 2009/16/CE, de 23ABR, do Parlamento Europeu e do Conselho.
- IESM. (2010). *Norma de execução permanente nº 218, Trabalhos de investigação*. Lisboa: IESM.
- IMO (1972). *Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea*. [Em linha]. In *IMO*, 1972 [referência de 27 de Dezembro de 2010]. Disponível na Internet em: <<http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/colreg.a>>
- LEI n.º 09/2008, “D.R. I Série-A”. 35 (2008-2-19) 1103-1109.
- LEI n.º 34/2006, “D.R. I Série”. 145 (2008-08-29) 5374-5376.
- LEI n.º 44/98, “D.R. I Série-A”. 180 (1998-8-6) 3788-3789.
- LEI n.º 53/2008. “D.R. I Série”. 167 (2008-08-29) 6135-6141.
- LEI n.º 59/2007, “D.R. I Série”. 170 (2007-09-04).
- MARINHA (2011). *Marinha ao serviço de Portugal*. Lisboa: Marinha.
- QUIVY, Raymond e CAMPENHOUDT, Luc Van (1998). *Manual de investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Gradiva.
- REGULAMENTO n.º 2004/725/CE, de 31MAR, do Parlamento Europeu e do Conselho.
- RESOLUÇÃO DA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA n.º 60-B/1997. “D.R. I Série-A”. 238 (97-10-14) 5486-(3)-5486-(192).
- RESOLUÇÃO CONSELHO MINISTROS n.º 119/2009, “D.R. I Série”. 251 (2009-12-30) 8777-8779.
- RESOLUÇÃO CONSELHO MINISTROS n.º 179/2004, “D.R. I Série-B”. 296 (2004-12-20) 7195-7196.



Sítios na Internet

- Marinha de Guerra Portuguesa (2010) [Em linha]. Disponível na *internet* em: <<http://ww.marinha.pt>>.
- Autoridade Marítima (2010) [Em linha]. Disponível na *internet* em: <<http://autoridademaritima.marinha.pt>>.
- Instituto Portuário e dos Transporte Marítimos (2010) [Em linha]. Disponível na *internet* em: <<http://www.imarpor.pt>>.
- Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar (2011) [Em linha]. Disponível na *internet* em: <<http://www.emam.com.pt>>.
- Guarda Costeira Italiana (2011) [Em linha]. Disponível na *internet* em: <<http://www.guardiacostiera.it/>>.
- Préfecture maritime de l'Atlantique (2010) [Em linha]. Disponível na *internet* em: <<http://www.premar-atlantique.gouv.fr/>>.
- Préfecture maritime de la Manche et de La Mer du Nord (2010) [Em linha]. Disponível na *internet* em: <<http://www.premar-manche.gouv.fr/>>.
- Préfecture maritime de la Méditerranée (2010) [Em linha]. Disponível na *internet* em: <<http://www.premar-mediterranee.gouv.fr/>>.
- Agência Europeia de Segurança Marítima (2010) [Em linha]. Disponível na *internet* em: <<http://www.emsa.europa.eu/>>.
- International Maritime Organization (IMO) (2010) [Em linha]. Disponível na *internet* em: <<http://www.imo.org/>>.



Entrevistas

- VALM M Cunha Lopes, Director-Geral da Autoridade Marítima/Comandante-Geral da Polícia Marítima. [Abril de 2011].
- DIOGO, Luís da Costa - Chefe do Gabinete Jurídico do VALM Director-Geral da Autoridade Marítima/Comandante-Geral da Polícia Marítima. [Janeiro a Abril de 2011].
- CMG M Dionísio Varela, - Adjunto do VALM Director-Geral da Autoridade Marítima/Comandante-Geral da Polícia Marítima, para a área da Segurança Marítima. [11 de Abril de 2011].
- CMG M Matos Nogueira - Oficial de Ligação da DGAM com o COMNAV (COMAR). [12 de Abril de 2011].
- CFR M Ribeiro Ezequiel, - Adjunto do VALM Director-Geral da Autoridade Marítima/Comandante-Geral da Polícia Marítima, para a área dos Recursos Vivos. [Março a Abril de 2011].
- 1TEN Alexandra Lima - Gabinete Jurídico do VALM Director-Geral da Autoridade Marítima/Comandante-Geral da Polícia Marítima. [Fevereiro a Março de 2011].



Apêndices e Anexos.

Apêndices:

Apêndice 1 – Corpo de Conceitos

Apêndice 2 – Matiz de Validação

Apêndice 3 – O comparativo com dois países europeus – Itália e França

Apêndice 3 – O SNCTM e o VTS costeiro do continente

Anexos:

Anexo A-1 – Espaços de soberania e jurisdição nacional

Anexo A-2 – Limites previsíveis da Plataforma Continental

Anexo B – Organograma da estrutura da Autoridade Marítima

Anexo C – Conselho Coordenador Nacional

Anexo D – Conselho Coordenador Nacional

Anexo E – Relações Interdepartamentais

Anexo F – Capitánias/Comandos Locais da PM – Continente, Açores e Madeira



Apêndice 1 - Corpo de Conceitos

Autoridade marítima

O poder público a exercer nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, traduzido na execução dos actos do Estado, de procedimentos administrativos e de registo marítimo, que contribuam para a segurança da navegação, bem como no exercício de fiscalização e de polícia, tendentes ao cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis nos espaços marítimos sob jurisdição nacional. (DL 43/2002).

Código ISPS

Código Internacional para a Protecção dos Navios e das Instalações Portuárias da Organização Marítima Internacional (OMI), na sua versão actualizada. (DL 226/2006).

Costa

A margem terrestre imediatamente adjacente ao mar, incluindo todas as formações insulares de reduzida dimensão, designadamente baixios a descoberto, e instalações portuárias permanentes. (Lei 34/2006).

Detenção do navio

É a proibição formal de um navio sair para o mar em resultado de anomalias detectadas nos termos do presente decreto-lei, que, isolada ou conjuntamente, constituam uma ameaça séria para a protecção ou segurança das pessoas, do navio, ou outra propriedade. (DL 226/2006).

Espacos marítimos sob soberania ou jurisdição nacional

1 - Para efeitos do disposto no presente diploma, consideram-se «espaços marítimos sob soberania nacional» as águas interiores, o mar territorial e a plataforma continental.

2 - A Zona Económica Exclusiva (ZEE) é considerada espaço marítimo sob jurisdição nacional, onde se exercem os poderes do Estado no quadro da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. (DL 43/2002).

Linhas de base

1 - A linha de base normal é a linha de baixa-mar ao longo da costa, representada nas cartas náuticas oficiais de maior escala. (Lei 34/2006).



2 - As linhas de base recta e as linhas de fecho adoptadas pelo Estado Português estão definidas em acto legislativo próprio. (Lei 34/2006).

Mar Territorial.

Espaço marítimo, em que o Estado costeiro exerce a soberania, em conformidade com a Lei do Mar. Tem como limite exterior a linha cujos pontos distam **12 milhas náuticas** do ponto mais próximo das linhas de base. (Lei 34/2006).

Plataforma Continental.

Compreende o leito e o subsolo, em que os Estados costeiros exercem a soberania para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais. Tem como limite exterior a linha cujos pontos definem o bordo exterior da margem continental ou a linha cujos pontos distam 200 milhas náuticas do ponto mais próximo das linhas de base, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância. (Lei 34/2006).

Porto

É a área em terra e na água, com os limites definidos pelo Estado, em que foram feitas obras e instalados equipamentos que permitam, principalmente, a recepção de navios, a sua carga e descarga, o armazenamento de mercadorias, a recepção e entrega de mercadorias e o embarque e desembarque de passageiros, no qual é exercida a autoridade do Estado, especificamente em termos de acesso e ou de recusa de entradas e largadas. (DL 226/2006).

***Safety* (Segurança)**

Medidas para prevenir acidentes/incidentes provocados por problemas técnicos, avarias, por causas naturais ou sem interferência humana propositada. Insere-se no conceito de segurança (segurança da navegação) (Marinha, 2011).

***Security* (Protecção)**

Medidas preventivas que se destinam a proteger o transporte marítimo (navios de comércio), instalações portuárias (portos), pessoas e bens, contra as ameaças de actos ilícitos intencionais (Marinha, 2011).



Segurança Interna

É o conjunto de actividades desenvolvidas pelo Estado tendo em vista, designadamente, garantir a ordem, a segurança e a tranquilidade públicas, proteger pessoas e bens e prevenir a criminalidade e que, ao abrigo da Lei n.º 20/87, de 12 de Junho, são exercidas nos termos da lei penal e processual penal e das leis orgânicas das polícias e serviços de segurança. (DL 226/2006).

Sistema de Autoridade Marítima

Por «SAM» entende-se o quadro institucional formado pelas entidades, órgãos ou serviços de nível central, regional ou local que, com funções de coordenação, executivas, consultivas ou policiais, exercem poderes de autoridade marítima. (DL 43/2002).

Zona Contígua

Espaço marítimo, em que o Estado costeiro exerce jurisdição aduaneira, fiscal, de imigração ou sanitária. Tem como limite exterior a linha cujos pontos distam **24 milhas náuticas** do ponto mais próximo das linhas de base. (Lei 34/2006).

Zona Económica Exclusiva (ZEE)

Espaço marítimo em que o Estado costeiro exerce soberania, para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos e jurisdição para fins de investigação científica e protecção e preservação do meio marinho. Tem como limite exterior a linha cujos pontos distam **200 milhas náuticas** do ponto mais próximo das linhas de base. (Lei 34/2006).

Zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional

São zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional as águas interiores, o mar territorial, a zona contígua, a zona económica exclusiva e a plataforma continental. (Lei 34/2006).



Apêndice 2 - Matriz de validação

ENUNCIADO DO TEMA	PERGUNTA DE PARTIDA	PERGUNTAS DERIVADAS	HIPÓTESES	CONFIRMAÇÃO DAS HIPÓTESES	RESPOSTA Á PERGUNTA DE PARTIDA
O exercício do cargo de Capitão do Porto no século XXI	Em que medida fará sentido manter o actual formato de exercício do cargo de Capitão do Porto, baseado no modelo conceptual português clássico de exercício da Autoridade Marítima?	De que forma o actual modelo de base, fundado num triângulo conceptual assente numa Administração Marítima, na Autoridade Marítima e nas Administrações Portuárias, poderá manter-se como um argumento sólido para que o exercício da autoridade se faça com eficácia e actualidade?	O actual modelo de base, do exercício de autoridade, deve compreender uma actuação e coordenação sólidas e efectivas, e processos de intervenção cooperantes sobretudo entre aqueles três actores.	HIPÓTESE Confirmada (Pág. 26)	O conceito enquadrador que permite a órgãos de Marinha, há mais de dois séculos, actuarem em áreas de actividade pública não apenas do foro militar, e que a LOMAR qualifica como uma actuação de <i>duplo uso</i> , baseia-se no emprego dos meios da Marinha no serviço público militar e no serviço público não militar, e que encontrou um lógica de intervenção da autoridade pública que assegura uma continuidade entre o exercício da autoridade marítima e a presença naval nos espaços sob soberania e jurisdição nacional. Num Estado Costeiro como o Português, há uma postura pública, que é igualmente um raciocínio estruturalmente lógico, que assegura que é desta forma que se garante uma maior optimização dos recursos existentes. É este o conceito marítimo que melhor se adapta jurídica, estrutural, funcional e operacionalmente, à cultura, ao enquadramento sócio-económico e à geografia marítima do Estado Português, e que preserva o sentido último desta repartição de poderes públicos.
		Com vista a ser o executor de um poder público que inclui autoridade de segurança de navegação, autoridade de registo e inscrição marítima e autoridade de polícia, mantém-se válida a lógica legislativa que comete ao Capitão do Porto, por inerência, o cargo de Comandante Local da Polícia Marítima?	A lógica legislativa que comete ao Capitão do Porto, por inerência, o cargo de Comandante Local da Polícia Marítima, deve manter-se pelas especificidades, inter-relações e competências das suas funções.	HIPÓTESE Confirmada (Pág. 26-27)	
		Sendo certo que o exercício da Autoridade do Estado deve ser coeso e não disperso, qual a importância de uma rede de cooperações reforçadas, sob tutela interdepartamental coordenadora do Conselho Coordenador Nacional, e no âmbito de articulação operacional definida no Centro Nacional Coordenador Marítimo?	A rede de cooperações interdepartamentais, dever ser coesa e reforçada de forma a permitir uma melhor e mais eficaz articulação entre as diversas entidades competentes em razão da matéria e do território.	HIPÓTESE Confirmada (Pág. 27-28)	



Apêndice 3 - O comparativo com dois países europeus – Itália e França

Itália

É a Autoridade Marítima da Europa com moldura orgânica mais parecida com a da Autoridade Marítima Nacional (AMN), tendo, aliás, tal estrutura e o próprio direito comercial marítimo italiano, estado na origem dos modelos orgânicos e jurídicos desenvolvidos em Portugal. Contudo, ao contrário da AMN, a *Guardia Costiera* italiana integra em si todas as vertentes, mecanismos e ferramentas técnicas de controlo que permitem o exercício efectivo da *autoridade* e da *segurança* no mar e nos portos, designadamente autoridade de polícia e de polícia criminal, comando de meios navais e aéreos atribuídos em exclusividade, grupos de mergulhadores, MRCC (*Maritime Rescue Coordination Centre*), VTS (*Vessel Traffic System*), VMS (*Vessel Monitoring System*), PSC (*Port State Control*), INMARSAT e SAFESEANET (Diogo, 2011) e (*Guardia Costiera*, 2011).

A *Guarda Costiera* está integrada no departamento governamental dos Transportes, não obstante ser uma estrutura composta por militares da Marinha, formados na Marinha, mas com formação específica em segurança marítima (*safety/security*), PSC, GMDSS (*Global Maritime Distress Safety System*), SAR (*Search And Rescue*), de segurança da navegação, e destinados a uma carreira autónoma (Diogo, 2011) e (*Guardia Costiera*, 2011).

Entre a AMN e a GC de Itália as diferenças não serão marcantes no que se refere ao modelo, são, contudo, de peso, no que se refere às capacidades instaladas. Isto é, a *Guarda Costiera* detém a autoridade através das competências cometidas e também dispõe e controla efectivamente também todos os meios e ferramentas técnicas e práticas para o exercício efectivo da autoridade. Ou seja, exerce efectivamente o controlo da segurança marítima, da segurança e protecção portuária, da segurança da navegação, do relacionamento e representação em *fora* internacionais em todas as matérias do âmbito marítimo-portuário, da certificação dos navios, embarcações e pessoal do mar, na fiscalização das pescas e da comercialização do pescado. Além disso, a *Guarda Costiera* tem meios navais (de superfície e aéreos) que lhe são atribuídos em exclusividade, especialmente concebidos e adaptados para a execução das suas missões (Diogo, 2011) e (*Guardia Costiera*, 2011).



França

Foi de França que recebemos, nos inícios do Séc. XIX, a figura do Capitão do Porto (Capitain du Port), como representante da *auctoritas* do Estado nos portos. No modelo francês não se encontra instituído uma Guarda Costeira (GC), mas sim, o conceito de *Função Guarda Costeira*, que consiste em manter o modelo existente, melhorando a coordenação dos meios sob a autoridade de coordenação do Prefeito Marítimo (*Préfecture maritime de l'Atlantique*, 2010), (*Préfecture maritime de la Manche et de La Mer du Nord*, 2010), (*Préfecture maritime de la Méditerranée*, 2010) (Diogo, 2010).

Os meios navais da Marinha cometidos para o serviço público não militar e da *Gendarmerie Maritime*, estão subordinados e integrados na estrutura da *autoridade civil* dos Prefeitos Marítimos - correspondendo a Governadores Civis Marítimos e, por isso, a representantes do Governo, onde se encontra posicionada a autoridade, para os espaços marítimos -, os quais se encontram na estrutura orgânica do Director-Geral (*Affaires Maritimes*) directamente subordinado ao Primeiro-Ministro, sendo de relevar os seguintes elementos:

- a) A estatuição expressa de que o Prefeito Marítimo (PMT) - oficial general da Marinha - é o representante do Estado no mar, como conceito-base para toda a conformação orgânica do sistema, sendo a fórmula orgânica a seguinte: *delegado do Governo, o Prefeito Marítimo é o representante do 1.º Ministro e de cada uma das tutelas governamentais*;
- b) O PMT encontra-se investido de poderes de *polícia de generalidade*, tem poder sobre todos os domínios nos quais se exerce a acção do Estado no mar, através de autoridade de poder de coordenação - através de directivas do Secretário-Geral para os assuntos do mar - das autoridades administrativas, civis, militares e judiciárias *mas sem interferir* nas competências específicas que estas tenham que assumir, e executar, por diplomas próprios;
- c) Em caso de necessidade, o PMT exerce autoridade sobre todos os meios afectos a todos os serviços e entidades administrativas do Estado que lhe devem dispensar, por determinação legal, todos os meios e informações com interesse para o foro marítimo, podendo, inclusivamente, dar-lhes directivas. Aquelas entidades e serviços prestam-lhe contas da respectiva execução;
- d) Na Função Guarda Costeira, a autoridade de polícia está cometida à *Gendarmerie Maritime*. (*Préfecture maritime de l'Atlantique*, 2010), (*Préfecture maritime*



de la Manche et de La Mer du Nord, 2010), (*Préfecture maritime de la Méditerranée*, 2010) (Diogo, 2010).

No território francês na Europa, o Oficial General da Marinha, após ser nomeado pelo Governo e empossado como Prefeito Marítimo, é nomeado, pela Marinha, Comandante de Zona Marítima e assume o comando de uma das três zonas marítimas. Os meios navais da Marinha envolvidos em missões de serviço público não militar no âmbito do exercício da autoridade marítima passaram, a partir de 2003, a ter pintadas nas amuras do costado, nos dois bordos, listas com as cores da bandeira francesa, à semelhança do que é comum verificar-se nos navios das GC (Diogo, 2011).

Em termos internacionais, o relacionamento e representação externos intervenientes em todas as matérias do âmbito marítimo-portuário, da certificação dos navios, embarcações e pessoal do mar (PSC), são assegurados por pessoal dos *Affaires Maritimes*. No que respeita ao combate à poluição do mar, existe a CEPPOL (*Centre d'Expertises Pratiques de Lutte Antipollution*) que é chefiada por um oficial da Marinha.

A formação dos efectivos que prestam serviço público nesta estrutura, carecem de uma formação comum numa escola militar - embora dentro da estrutura do Ministério dos Transportes -, especializada nos assuntos do mar. O ingresso nesta escola pode ser feito a partir de várias origens incluindo oficiais da Escola Naval, da escola dos oficiais da marinha mercante, ou de outras origens, desde que portadores de uma licenciatura em curso considerado relevante para este efeito. A formação é ministrada em função dos objectivos pretendidos para cada um e os cursos têm diferentes durações consoante os objectivos. Para o nível mais elevado - *administradores dos assuntos do mar* -, os candidatos podem vir da Marinha, da marinha mercante ou de outras origens, mais uma vez, que possuam o grau de licenciados. Os oficiais provenientes da Marinha entram directamente para o segundo de três anos, não necessitando também do terceiro, que consiste no embarque no porta-helicópteros *JEANNE D'ARC*. Após o curso de formação, ingressam no quadro dos *affaires maritimes* (*Préfecture maritime de l'Atlantique*, 2010), (*Préfecture maritime de la Manche et de La Mer du Nord*, 2010), (*Préfecture maritime de la Méditerranée*, 2010) (Diogo, 2010).



Apêndice 4 - O SNCTM e o VTS costeiro do continente

A segurança da navegação e o regime regulador comunitário da Agência Europeia de Segurança Marítima (AESM)

O SNCTM está instituído como quadro geral de intervenção dos órgãos e serviços públicos responsáveis pelo controlo do tráfego marítimo em zonas marítimas sob a soberania ou jurisdição nacional, tal como definidas na Lei 34/2006. O SNCTM é coordenado pela Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo (ANCTM), a qual exerce as suas competências em todo o território nacional. O presidente do IPTM é, por inerência, a ANCTM, a qual tem por missão garantir as condições indispensáveis ao controlo do tráfego marítimo, contribuindo, com as demais entidades com competências na matéria, para a segurança da navegação, entidade que, em face ao estatuído no artigo 23.º do DL 263/2009, passa a integrar, na alínea l), o elenco das autoridades com *poder de autoridade marítima* previstas no n.º 1, do artigo 7.º, do DL 43/2002 (Varela, 2011) e (Diogo, 2011).

O VTS costeiro do continente encontra-se em funcionamento, assegurando o controlo de todo o tráfego marítimo da costa continental portuguesa, até uma distância de 50 milhas da mesma. Não se encontram sujeitos ao VTS costeiro do continente os navios da Marinha de Guerra Portuguesa, os meios navais da AMN e da GNR, sem prejuízo do cumprimento das regras de segurança da navegação, em especial as regras para evitar abalroamentos no mar (Varela, 2011) e (Diogo, 2011).

O Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente (CCTMC)²⁷ dirige o funcionamento do VTS costeiro do continente e centraliza todas as comunicações efectuadas no âmbito do serviço, mantendo registos, os quais podem ser conservados por períodos superiores a 30 dias e que podem ser divulgados a quaisquer a quaisquer autoridades, designadamente para efeitos de instrução de inquéritos ou que sejam necessários para integrar processos contra-ordenacionais ou penais (Diogo, 2011).

²⁷ Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo (ANCTM), atribuído ao IPTM.



Anexo A-1 - Espaços de soberania e jurisdição nacional

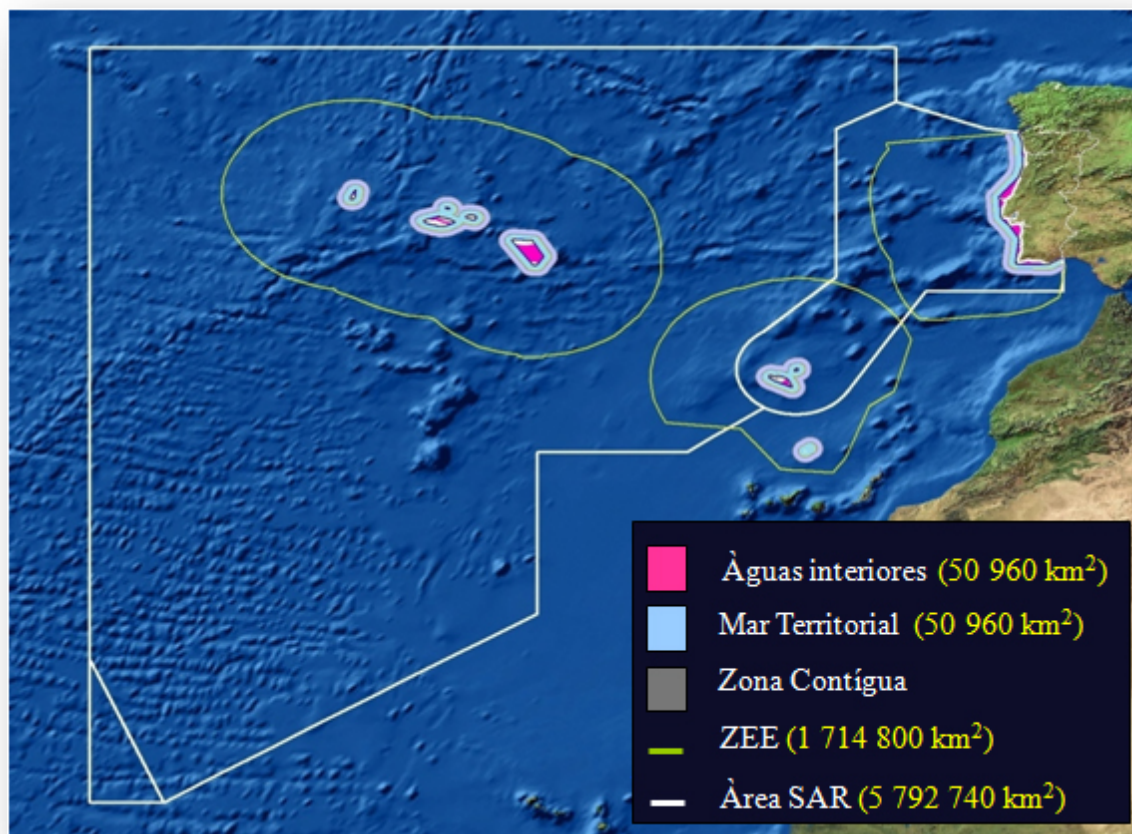


Figura 1 - Espaços de soberania e jurisdição nacional (Gouveia, 2011).



Anexo A-2 - Limites previsíveis da Plataforma Continental

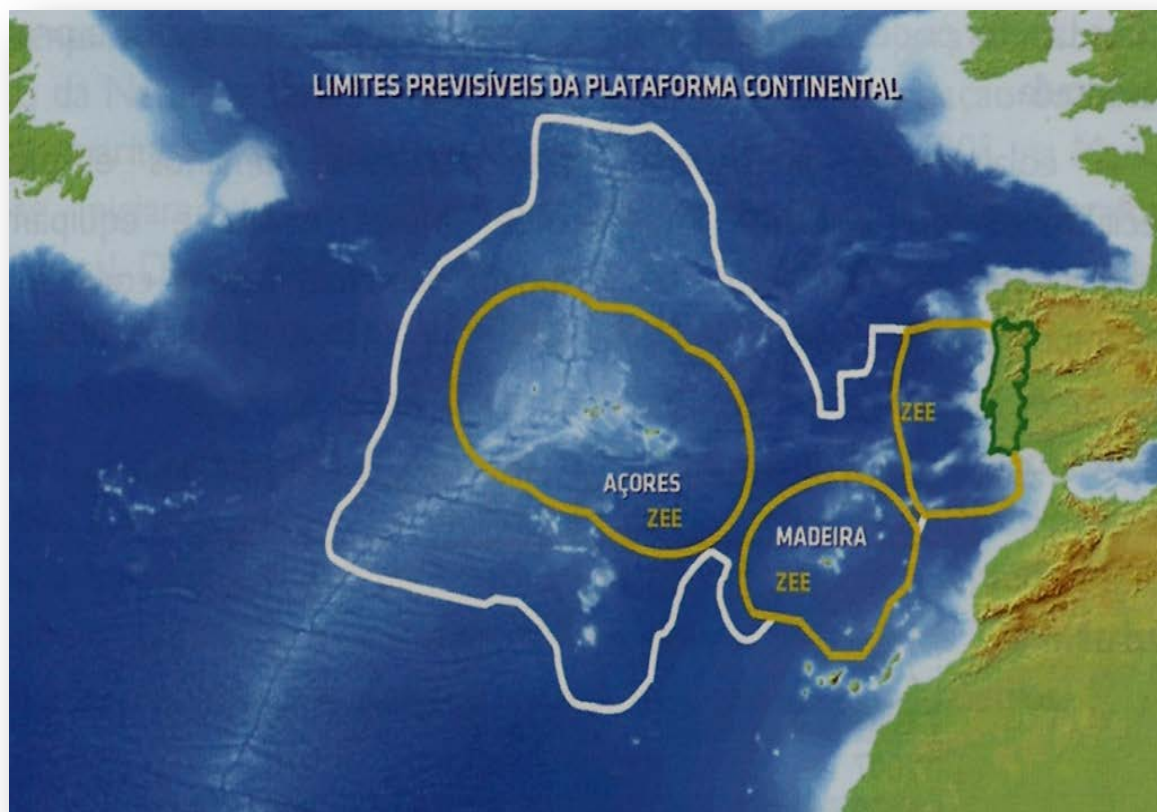


Figura 2 - Limites previsíveis da Plataforma Continental (Correia, 2010).



Anexo B - Organograma da estrutura da Autoridade Marítima

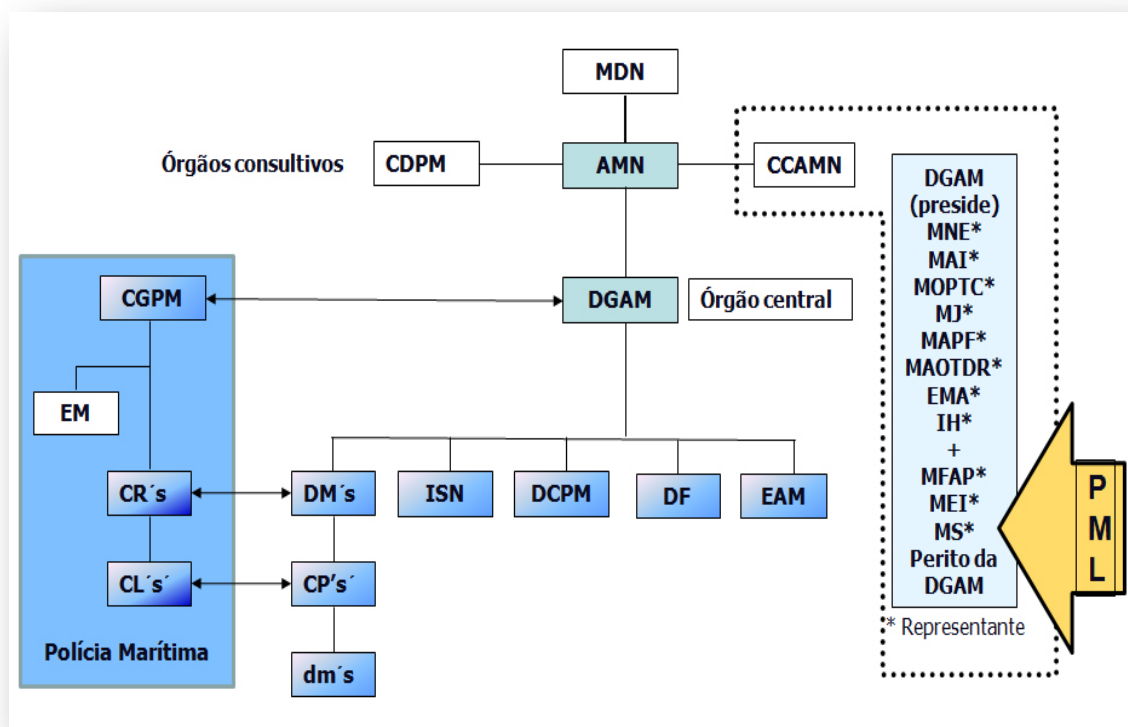


Figura 3 – Organograma da estrutura da Autoridade Marítima Nacional (DGAM, 2010).



Anexo C - Conselho Coordenador Nacional



Figura 4 – Estrutura do Conselho Coordenador Nacional (DGAM, 2010)²⁸.

²⁸ O CCN inclui, entre outros, autoridades de polícia - AMN/Polícia Marítima (PM), Guarda Nacional Republicana (GNR), Polícia de Segurança Pública (PSP), Polícia Judiciária (PJ), Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), entidades técnicas - Direcção-Geral de Pescas e Aquicultura (DGPA), Instituto da Água (INAG), Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM), Direcção-geral da Saúde (DGS) e autoridades portuárias, que exercem as suas funções no âmbito dos assuntos marítimos.

Anexo D - Centro Nacional Coordenador Marítimo

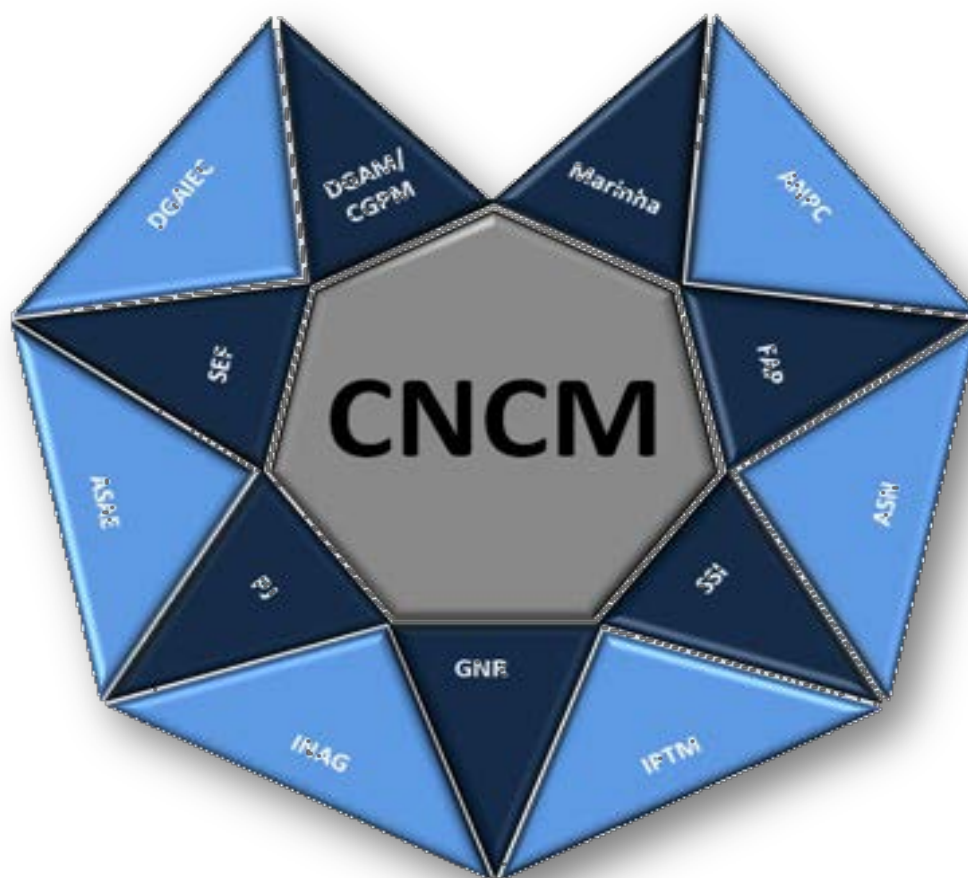


Figura 5 – Estrutura do Centro Nacional Coordenador Marítimo²⁹ (Marinha, 2011).

²⁹ Assumem representação permanente no CNCM, além da DGAM/CGPM, a Marinha, a Força Aérea, a GNR, o Gabinete Coordenador de Segurança (GCS), o SEF e a PJ. O CNCM envolve ainda outras entidades, nomeadamente, Autoridade de Saúde Nacional (ASN); Direcção-Geral das Alfândegas e Impostos Especiais Sobre o Consumo (DGAIESC); Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE); Autoridade Nacional de Protecção Civil (ANPC); Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM); Instituto da Água (INAG).



Anexo E - Relações Interdepartamentais



Figura 6 – Ministérios que integram o Sistema da Autoridade Marítima (DGAM, 2010).



Anexo F - Capitánias e Comandos Locais da PM

Continente



Figura 7 – Distribuição das Capitánias dos Portos e Comandos Locais da Polícia Marítima, no continente (DGAM, 2010).



Região Autónoma dos Açores



Figura 8 – Distribuição das Capitánias dos Portos e Comandos Locais da Polícia Marítima, nos Açores (DGAM, 2010).

Região Autónoma Madeira

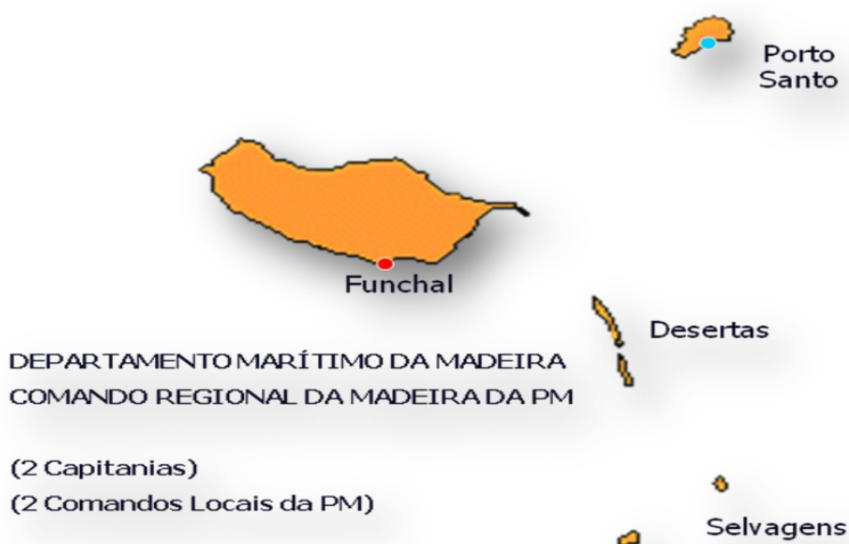


Figura 9 – Distribuição das Capitánias dos Portos e Comandos Locais da Polícia Marítima, na Madeira (DGAM, 2010).